PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

Automobiles de Collection,

(incluant la collection de M. F... vendue après décès sans réserve)

Motos & Canots

Dimanche 16 octobre à 14h30

VENTE AUTOMOBILES DE COLLECTION, MOTOS ET CANOTS LE 16 OCTOBRE 2011 A 14H30

Contact :
Stéphane Pavot
Directeur du département
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
pavot.osenat@orange.fr

EXPERTS

Mario Montanaro
+ 33 (0)6 71 27 36 01
montanaro.osenat@orange.fr

Patrice Moreau
+ 33 (0) 6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Patrick Devillars (expert canots)
+ 33 (0) 6 13 33 33 47

EXPOSITIONS PUBLIQUES
A Moret sur Loing (107 avenue Georges Clemenceau)

Du lundi 10 au samedi 15 octobre de 10h à 19h
Dimanche 16 octobre de 9h à 12h.

□1- Tôle peinte Michelin (80 x 60 cm)" "50/80 ¬ "

"2- Lot comprenant 2 tôles peintes Cibié (60 x 90 cm) et Bosch (50 x 37 cm)" "40/60 ¬ "

"3- Lot comprenant une plaque émaillée Simplex (30.5 x 91.5 cm) et une tôle peinte Pneu Fougerat (22 x 49 cm)" "40/60 ¬ "

"4- Lot comprenant une plaque émaillée double faces Texaco (diam 58) et une tôle peinte Kleber" "50/80 ¬ "

"5- Plaque émaillée AAS (29 x 52 cm)" "40/60 ¬ "

"6- Lot comprenant 2 panneaux de signalisation (79 x 90 ; 66 x 70 cm)" "40/60 ¬ "

"7- Plaque émaillée avec thermomètre Cofran (49 x 98 cm)" "40/60 ¬ "

"8- Enseigne lumineuse Uniroyal Englebert (36 x 40 cm)" "50/80 ¬ "

"9- Enseigne lumineuse Batteries Ducellier (46 x 46 cm)" "50/80 ¬ "

"10- Enseigne lumineuse double faces Igol (80 x 110 cm) " "80/120 ¬ "

"11- Enseigne lumineuse BP double faces (65 x 65 cm)" "80/120 ¬ "

"12- Plaque émaillée Porsche (60 x 40 cm)" "50/80 ¬ "

"13- Plaque émaillée double faces Igol (45 x 60 cm)" "50/80 ¬ "

"14- Plaque émaillée double faces Labo (33 x 45 cm) " "40/60 ¬ "

"15- Tôle peinte Fulmen avec thermomètre (69 x18 cm)" "40/60 ¬ "

"16- Plaque émaillée double faces Antar (45 x 55 cm)" "50/80 ¬ "

"17- Lot Michelin comprenant une tôle peinte double faces (80 x 80 cm) et 2 panneaux de gonflage (83 x 34 cm)" "60/90 ¬ "

"18- Plaque émaillée Michelin (112 x 86 cm) " "150/250 ¬ "

"19- Tôle peinte Michelin « L□ infatigable » (100 x 120 cm) " " 50/80 ¬ "

"20- Gonfleur compresseur Michelin avec accessoires" "200/300 ¬ "

"21- Lot Michelin comprenant 3 bibendums " "100/150 ¬ "

"22- Pendule de voiture, de marque Auto Sport avec inscription « Bale-Paris 8 jours »" "80/120 ¬ "

"23- Lot comprenant une horloge Bosch, un vide poche Shell, un cendrier Dunlop et un vide poche Michelin" "40/60 ¬ "

"24- Lot représentant 2 automobiles en bronze, une Bugatti 44 (18 cm) et une Rolls Royce Phantom III (20 cm)" "50/80 ¬ "

"25- Cendrier publicitaire Rocca" "50/80 ¬ "

"26- Coupe du 1er Tour de la Principauté 15-16 septembre 1966, coupe de l Automobile Club de Monaco" "80/120 ¬ "

"27- Coupe du IIème rallye international de l Automobile Club du Nord de la France 1952" "100/150 ¬ "

"28- Lot comprenant la coupe de l AGACI Coupes de Paris 1953, 1er de catégorie ; et la coupe AGACI Coupes de Paris 1954" "200/300 ¬ "

"29- Lot comprenant 5 coupes : la coupe de l Action Automobile Touristique (haut 23 cm) ; la coupe du Challenge Georges Olivier, écurie des lévriers 1959 (haut 18 cm) ; la coupe du Conseil Général de la Seine (haut 38.5 cm) ; la coupe d or des petites voiturettes 1954 (haut 10 cm) et la coupe de l AS de l AC de l Ile de France (27.5 cm)" "200/300 ¬ "

"30- Lot comprenant la coupe du 1er International Europa Rallye, Der Veteranen Wagen, Munchen 1965 (haut 30 cm) et 3 timbales 6 SMVC- Rallye 1964, LENZBURG, haut :10 cm ; 9 ASC Rallye 1964, LANDESGRUPPE BERLIN, haut :9 cm ; Rallye International des Veterans Neufchatel-Jura 1967 haut : 7 cm " " " "60/90 ¬ "

"31- Trophée PARIS-NICE 1967 signé R.UBAC, réalisé pour le Club de l Automobiliste, numéroté 19/75 ; haut : 13,5 cm, larg : 10,5 cm" "1000/1500 ¬ "

"32- Cheval cabré sur fond rouge (46 x 36 cm)" "50/80 ¬ "

"Bibliothèque d un amateur"

"33- Lot comprenant Le Monde Illustré, numéro spécial Salon 1937 ; L'Illustration l'automobile 1938 ; L'Illustration l'automobile 1941 ; France Illustration Salon de l'automobile 1946 ; France Illustration

Salon de l’Automobile 1947 ; France Illustration, le Monde Illustré Salon de l’automobile 1952" "100/150 ¬ "

"34- Lot comprenant L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1924 ; L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1930 ; L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1931 ; L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1932 ; L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1933 ; L□ Illustration l□ automobile et le tourisme 1935" "80/120 ¬ "

"35- Lot comprenant Le Figaro Illustré (Salons de l□ Auto) 1932 ; Le Figaro Illustré (Salons de l□ Auto) 1933 ; Le Figaro Illustré (Salons de l□ Auto) 1936 ; Le Figaro Illustré (Salons de l□ Auto) 1937 ; Réalités Salon de l□ Automobile 1949" "80/120 ¬ "

"36- Lot comprenant 5 Revues Bimestrielle FIAT juillet 1935, octobre 1935, mai 1936, mai 1937, mai 1938 ; et un numéro de Réalités du mois d□ octobre 1956" "50/80 ¬ "

"37- L□ Automobile (mensuel) Nov 1952- Dec 1953 (1 volume) ; 1956 à 1960 (5 classeurs) ; 1961 à 1968 (8 classeurs) ; 1969 à 1975 (7 classeurs)" "80/120 ¬ "

"38- Sporting Motorist (mensuel), 5 bound volumes: 1960, 1961, 1962, 1963, 1964" "50/80 ¬ "

"39- Veteran & Vintage (4 volumes reliés), vol 5/6, 7/8, 9/10, 11/12" "50/80 ¬ "

"40- Velocità (3 volumes reliés), 1960, 1961, 1962" "50/80 ¬ "

"41- Ferrarissima (Italien, Anglais, Français), volumes reliés 1 à 13, 14, 15, 20 à 22, 16 et 17 (nouvelle série)" "150/200 ¬ "

"42- Automobiles Classiques, Collection complète de 1983 à 2003 " "250/350 ¬ "

"43- Lot comprenant L□ Automobile Historique, du n° 1 à 3 (1999) ; 1 à 12 (2000-2002) ; 13 numéros (2002-2005) ; et la collection complète de Auto Passion (mensuel)" "100/150 ¬ "

"44- Motor Sport (mensuel) 1953 : manquent Fev. Juin ; 1954 : complet ; 1966 : manque oct ; 1967 : manque mars ; 1968 : complet ; 1969 : manquent sept. oct ; 1971 : complet ; 1977-2002 : 112 numéros isolés" "100/150 ¬ "

"45- Lot comprenant Classic Automobile Register (USA) 1 à 8 (complet); Supercar & Classics (trimestriel puis mensuel) 1983-1991, 5 années completes, 5 numéros manquants; Classic and Sportscar (mensuel) 1988 (début) à 1995, quelques manques" "60/90 ¬ "

"46- Lot comprenant Quattroruote (mensuel) complet de 1957 (début) à 1963 et Auto in Vogue collection complète n°1 à 42 (1987 à 1994)" "100/150 ¬ "

"47- Lot comprenant Ferrari Club n° 1, 2, 3, 4, 8, 15; Pracing Horse n° 34, 35, 37, 123, 134, 135, 136, 137, 138, 151, 156, 159, 160, 161; Gli Amici della Ferrari " "40/60 ¬ "

"48- Lot comprenant Cavallino (USA) et La Manovella (Italie)"
"40/60 ¬ "

"49- Lot comprenant Virage Auto (mensuel) 2 années complètes 1969 et 1970 et Science et Vie (Hors-série l□ Automobile) "
"40/60 ¬ "

"50- Manuel d□ entretien Panhard et Levassor (modèle 6C.S.R.L.N. et C.S Spécial ; Carte routière De Dion Bouton, environs de Paris 1900 ; Moto Revue 1914" "50/80 ¬ "

"51- Lot comprenant diverses cartes routières, des revues du Club Bugatti France et GB" "50/80 ¬ "

"52- Lot comprenant 31 n° de L□ Anthologie Automobile" "40/60 ¬ "

"53- Lot comprenant 29 n° du Fanatique de l□ Auto" "30/50 ¬ "

"54- Lot comprenant « 20 Grands Prix de l□ ACF », « Collection Schlumpf », « l□ automobile à Bordeaux », « L□ affaire Schlumpf », « L□ automobile et son histoire », « La 4cv », « 50 ans d□ automobile » par Grégoire, « L□ Automobile 1885-1940 », « Guide technique de la 4cv », « Guide pratique de l□ automobile »" "40/60 ¬ "
"55- Lot comprenant 30 numéros de « l□ Automobiliste » ""30/50 ¬ "

"56- Lot comprenant « L□ année Automobile » n°40 et 41, « Les Dinky Toys Anglais 1931-1979 », « Moteurs », « Les Jouets Citroën », « Au temps des Automobilistes », « Ferrari 315 S », « Ferrari », « BMW since 1916 », « Porsche », « Motorcars of the Golden Past », « American Cars », « Cobra », « Great Auto Races »" "50/80 ¬ "

"57- Lot comprenant « Les bagnoles qu'on aime », « Les 10 000 km de Francorchamps et leurs métamorphoses », « Automobiles Archives », « Sport Auto 40 ans de voitures d'exception », « Porsche », « Les grandes marques Porsche », « Les must de Porsche », « Porsche », « Porsche », « Les grandes marques Porsche », « Puissance Porsche », « Voitures de rêve Porsche »" "80/100 ¬ "

"58- Lot comprenant « Porsche », « Voitures de rêve Porsche », « 50 ans de compétition Porsche », « The complete Book of Porsche », « Porsche 911 », « Porsche 911E, 911R, 911S, 911T, 911 2.7 RS », « Porsche Cars », « Porsche Chronicle », « Porsche »" "80/100 ¬ "
"59- « l□ Epopée Porsche » par Dr. Michel Thiriar, préface de Jacky Ickx"
"100/120 ¬ "
" " " "

"60- Lot comprenant « Mes Bolides et moi » par Stirling Moss, « La Mission Paris-Lac Tchad », « L aventure Automobile 50 grandes courses »" "40/60 ¬ "

"61- Collection Alpha Auto (12 volumes)" "80/120 ¬ "

"62- Bronze de Gordon Chism, signé 'Chism '92' représentant 'Nuvolari sur Alfa Romeo P3, longueur 36 cm" "200/300 ¬ "
" "
-63

"70- Lot de 5 dinky toys militaires avec boite blister : Honest John réf 665 (A.b manque missile), leopard Anti-Aircraft tank réf 696 (A.b), Chieftain Tank réf 683 (A.a), Daimler Armoured Car ref 676 (A.a) et 155 mm Mobile Gun réf 654 (A.a) " "150/200 ¬ "

"71- Lot de 5 dinky toys militaires avec boite blister : Honest John réf 665 (A.c), leopard Anti-Aircraft tank réf 696 (A.b, blister jauni), Chieftain Tank réf 683 (A.a), Daimler Armoured Car ref 676 (A.b) et 155 mm Mobile Gun réf 654 (A.b)" "150/200 ¬ "

"72- Berliet lance missile réf 620 (A.c, boite un peu déformée, sans cale) 120/150 ¬ "

"73- Berliet lance missile réf 620 (A.c, boite un peu déformée, trou dans une face, sans cale)" "120/150 ¬ "

"74- GMC militaire baché réf 809 (A.b, déchirures sur les fermetures de flaps, sans cale)" "120/150 ¬ "

"75- GMC militaire dépannage réf 808 version avec trou pour chauffeur (A.b, déchirures sur les fermetures de flaps, sans cale)" "220/250 ¬ "

"76- GMC militaire dépannage réf 808 version sans trou pour chauffeur (A-.b, manque de peinture sur les jantes déchirures sur les fermetures de flaps, sans cale) " "220/250 ¬ " " " " "

"77- lot de 2 GMC militaires en boite avec GMC militaire dépannage repeint réf 808 (R.c, manque capote et volant, boite très déformée, sans câle) et GMCmilitaire baché réf 809 (A.b, manque une partie du chauffeur, un flap de boite déchiré)" "200/220 ¬ "

"78-lot de 3 militaires en boite avec Berliet tous terrains réf 818 (A.a, trace blanche sur le toit), obusier réf 819 (A.b) et AML panhard réf 814 (A.a, manque de papier sur un flap)" "120/150 ¬ "

"79- lot de 3 militaires en boite avec Berliet tous terrains réf 80D (A.a), obusier réf 819 (A.b) et jeep porte-fusée réf 828 (A.b, un flap déchiré)" "120/150 ¬ "

"80- lot de 2 militaires en boite avec Tank transporter réf 660 (B.b, pâte à modeler au niveau du tracteur, quelques déchirures sur la boite) et Centurion Tank réf 651 (A.b)" "80/100 ¬ "

"81- lot de 3 militaires en boite avec Berliet tous terrains réf 818 (A.a), obusier réf 819 (A.b) et Armoured Car réf 670 (B.c, flaps déchirés)" "100/120 ¬ "
" "
"82- lot de 3 militaires en boite avec Canon de 155 réf 813 (A.b), AMX 13T réf 801 (A.b) et Panhard FL 10 réf 827 (A.b)" "120/150 ¬ "

"83- lot de 4 militaires en boite avec Army I-Ton Cargo truck réf 641 (A.c), 25 Pounder Field Gun réf 686 (A.d, flaps déchirés), EBR Panhard réf 80A (A.b) et Half Track M3 réf 822 (A.b)83- 120/150 ¬ "

"84- lot de 4 militaires en boite avec Army I-Ton Cargo truck réf 641 (A.d,flap déchiré), 25 Pounder Field Gun réf 686 (A.d, flaps déchirés), 3 Ton army wagon réf 621 (A-.d, traces d'oxidation, un flap déchiré) et Armoured car réf 670 (A.d, flap déchiré)" "100/120 ¬ "

"85- lot de 3 militaires en boite avec Jeep Porte-fusée réf 828 (A.d, déchirures), canon de 155 réf 813 (A.b) et Berliet gazelle réf 824 (A.a)" "120/150 ¬ "

"86- lot de 3 militaires en boite avec Command Car réf 810 (A.b, manque filet), ambulance réf 807 (A.a, étiquette arrachée) et mercedes tous terrains réf 804 (A.a) " "150/180 ¬ "

"87- lot de 3 militaires en boite avec Command Car réf 810 (A.a, manque filet, antenne pas d'origine), ambulance réf 807 (A.a) et mercedes tous terrains réf 804 (A.a)" "150/180 ¬ "

"88- lot de 3 militaires en boite avec Berliet tous terrains réf 818 (A.b), obusier réf 819 (A.b) et AML Panhard réf 814 (A.a)" "120/150 ¬ "

"89- lot de 2 militaires en boite avec DUKW réf 825 (A.a, caisses repeintes) et Berliet dépanneur réf 826 (A.a avec câle)" "120/150 ¬ "

"90- lot de 2 militaires en boite avec Half Track réf 822 (A.b, manque mitrailleuse) et AMX poseur de ponts (A.a)" "120/150 ¬ "

"91- lot de 6 véhicules militaires neufs en boite réf 238, 242, 244, 245, 251 et 254 avec Half Track, Kaser jeep, VAB 6x6, AMX 10, AMX 30, dodge 6x6, boites avec traces d'usure" "120/150 ¬ "

"92- lot de 6 véhicules militaires neufs en boite réf 238, 242, 244, 245, 251 et 254 avec Half Track, Kaser jeep, VAB 6x6, AMX 10, AMX 30, dodge

6x6, boites avec traces d'usure - Lot comprenant 3 tracteurs, un Ford et 2 HI" "120/150 ¬ "

"93- lot de 6 véhicules militaires neufs en boite réf 241 x 2, 242 x 2 et 245 x 2 avec Half Track, kaiser Jeep et dodge 6x6"
"120/150 ¬ "

"94- lot de 7 véhicules militaires neufs en boites réf 241, 244 x 2, 251 x 2, 252 avec char M7 US, VAB 6x6, half track, boites avec traces d'usure" "140/160 ¬ "

"95- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 255, 257, 262 et berliet T12 x 2 (quelques manques, un char AMX 30T sur l'un, rien sur l'autre), boites avec traces d'usure" "180/200 ¬ "

"96- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 201, 203, 204, 214 et 235 avec SUMB 4x4, canon de forteresse, berliet auroch (manque attache carton d'un flap, avec diorama), unic lance fusée (jantes fondues et fusée repeinte, fonctionne) et renault 4x4" "160/180 ¬ "

"97- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 200, 202, 203, 209 et 224 avec Char AMX 30 (boite avec câle), Commando, renault 4x4, combat Car M20 et char Patton" "160/180 ¬ "

"98- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 201, 203, 204, 205, 214 et 235 avec SUMB 4x4, canon de forteresse, berliet auroch (avec diorama), unic lance fusée (jantes fondues, camion collé dans la boite !), canon de 105 et renault 4x4" "180/200 ¬ "

"99- lot de 5 véhicules militaire neufs en boite réf 227 bis, 230, 231, 232 et 240 avec Panhard AML 90 (avec câle), AMX 13 VTT (avec câle), AMX 13 90mm, Destroyer M 10 et Sherman M4 A3" "160/180 ¬ "

"100- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 202, 203, 205, 223 et 240 avec Panhard AML 90, tank Patton, renault 4x4, canon de 105 et AMX 13 bitube" "160/180 ¬ "

"101- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 200, 202, 203, 209 et 224 avec Char AMX 30 (boite avec câle), Commando, renault 4x4, combat Car M20 et char Patton" "160/180 ¬ "

"102- lot de 5 véhicules militaires neufs en boite réf 202, 203, 209, 223 et 240 avec Panhard AML 90, tank Patton, renault 4x4, AMX 30 et AMX 13 bitube" "160/180 ¬ "

"103- lot de 5 véhicules militaire neufs en boite réf 227 bis, 230, 231, 232 et 240 avec Panhard AML 90 (avec câle), AMX 13 VTT (avec câle), AMX 13 90mm, Destroyer M 10 et Sherman M4 A3" "160/180 ¬ "

"104- lot de 4 véhicules militaires en boite avec AMX 30D Recovery Tank en boite blister avec diorama et personnages réf 908 (A.b), 2 Chieftain Tank réf 903 (A.b) et le Gift Set réf GS10 (A.b)" "220/250 ¬ "

"105- lot d'une quinzaine d'épaves militaires et pompiers de marques diverses telles que Dinky Toys, solido& " "80/100 ¬ "

"106- lot de 5 camions de travaux publics repeints marques Joal et Siku boites usées" "80/100 ¬ "

"107- lot de miniatures du fabricant SAAB comprennant 4 miniatures de marque Somerville dont une en boite (sonett 2 avec quelques écailles), 3 insignes de voitures et un dépliant de la marque" "180/200 ¬ "

"108- DS 19 filoguidée dans son coffret (B.b) manque le capot" "80/100 ¬ "

"109- Camion de pompiers en tôle Vébé en très bel état dans sa boite d'origine (B.b), le moteur tourne avec sa clé d'origine, le mécanisme de l'echelle fonctionne. Avec 4 pompiers en composition." "350/400 ¬ "

"110- lot d'accessoires (tonneaux, pneux&), de documentation originale (catalogues dinky toys, corgi toys, solido, matchbox, heller, eligor&) et de personnages Starlux (pompiers, militaires)" "100/120 ¬ "

"111- important lot de miniatures petite échelle comprenant les marques Majorette, Matchbox, 1 jeep Dinky toys& " "50/80 ¬ "

"112- lot de 18 voitures grande échelle comprenant les marques Bburago, Polistil, Jouef diffusion& Quelques manques et casse" "100/120 ¬ "

"113- important lot de véhicules de pompiers de marques diverses, la plupart en boite d'origine comprenant notamment les marques Sibur, Conrad, Matchbox, Brumm& " "120/150 ¬ "

"114- important lot de véhicules de pompiers de la marque solido et solido Age d'or neufs dans leurs boites d'origine (quelques traces d'usure)" "180/200 ¬ "

"115- lot de 3 véhicules de pompiers Corgi Major et Corgi classics dont la référence 1143 en boite d'origine abimée" "80/100 ¬ "

"116- important lot de véhicules de pompiers de la marque Eligor, neufs en boite d'origine" "150/180 ¬ "

"117- lot de 3 coffrets d'origine de la marque Siku, véhicules de pompiers. Boites usées." "Ainsi qu un lot de 3 véhicules grande échelle comprenant une Datsun radiocommandée et 2 véhicules originaires

des philippines (dont un promite neuf en boite d'origine)" "80/100 ¬ "

"118- très bel ensembles de wagons échelle HO neufs dans leurs boites d'origine de marques Athearn (6) et Electrotren (5)" "100/120 ¬ "

"119- lot HO comprenant une locomotive et un wagon (pas dans sa boite d'origine) de la marque Cox " "50/80 ¬ "

"120- important lot HO de wagons jouef neufs dans leurs boites d'origine" "150/180 ¬ "

"121- lot de 3 locomotives HO ayant joué (quelques traces d'usure, points de colle&) dans leurs boites d'origine comprenant les références 8503, 8269 et 8913" "100/120 ¬ "

"122- 2 motrices Lima HO ayant joué (quelques traces d'usure) dans leurs boites d'origine comprenant la T43 220 et la 14.2171" "80/100 ¬ "

"123- TGV Lima HO orange ayant joué (quelques traces d'usure) dans sa boite d'origine" "50/80 ¬ "

"124- lot de 4 wagons Lima HO neufs dans leurs boites d'origine" "50/80 ¬ "

"125- lot de 6 wagons et une motrice HO de marque Bachmann (canada) dans leurs boites d'origine en état neuf" "80/100 ¬ "

"126- locomotive de type crocodile réf 119-11 HO liliput dans son coffret-écrin d'origine avec notice. Motrice ayant joué.""100/120 ¬ "

"127- coffret TGV orange Golden series de Lima HO ayant joué + coffret TGV gris Golden series de Lima HO ayant joué + coffret train militaire Golden series de Lima HO ayant joué" "150/180 ¬ "

"128- lot de 3 wagons voyageurs marklin HO dans leurs boites d'origine en très bon état + ensemble de 4 wagons et 3 motrices de fabrication yougoslave HO dans leurs boites d'origine en très bon état" "100/120 ¬ "

"129- important lot d'éléments de décors et rails pour circuit HO, neuf ou occasion" "50/80 ¬ "

"130- coffret HO hornby railways incomplet et ayant joué""50/80 ¬ "

"131- Très beau train Hornby O ""le basque"" avec motrice BB 9201 ayant joué, traces d'usure avec 2 wagons voyageurs Pullman et rails. Coffret en état c moyen. Avec un transformateur." "250/300 ¬ "

"132- ensemble important de documentation sur les trains, catalogues Marklin ainsi qu□ une maquette de voilier en bois en très bon état dans sa boite d'origine à monter. Nous ne garantissons pas qu'elle soit complète. Avec mats, voiles et éléments divers" "100/120 ¬ "

"133- Camion benne marque CIJ avec sacs, couleur rouge et noire repeint dans sa teinte d□ origine, ainsi que la calandre. " "300/ 400 ¬ "

"134- Tube Citroën marque JRD, repeint. 250/350 ¬ "

"135- Camion télévision Joustra, toit repeint. " "250/ 300 ¬ "

"136- Camion Benne de marque Joustra en partie repeint" "80/120 ¬ "

"137- Citroën SM de marque Jouets Montblanc, repeint" "50/80 ¬ "

"138- Voiture américaine de marque Gama" "50/80 ¬ "

"139- Camion benne basculante Renault (portes repeintes)""50/80 ¬ "

"140- Maquette Pocher représentant la Fiat F2 de 1907 Grand Prix de France au 1/8 " "300/450 ¬ "

"141- Lot de 3 tracteurs" "50/80 ¬ "

"142- Lot comprenant 15 miniatures 1/43ème représentant la célèbre 308 GTB Michelotto" "80/120 ¬ "

"143- Lot comprenant 11 miniatures diverses" "80/100 ¬ "

"Collection d□ un amateur de Porsche "

"144- Lot de 8 Porsche de course, six 911 GT3 RS, une 911 GT1 et une 911 GT3 RSR au 1/18ème " "50/80 ¬ "

"145- Lot de 10 Porsche, neuf 911 2.7 RS et une 2.4 S au 1/18ème " "60/90 ¬ "

"146- Lot de 4 Porsche 911 cabriolet au 1/14ème " "40/60 ¬ "

"147- Lot de 10 Porsche " "30/50 ¬ "

"148- Lot de 9 Porsche, trois 911 turbo au 1/16ème, trois 911 turbo au 1/18ème, deux 911 speedster au 1/18ème" "50/80 ¬ "

"149- Lot de 9 Porsche, quatre 917 et cinq 911 GT1 au 1/18ème " "60/90 ¬ "

"150- Lot de 11 Porsche 911 cabriolet au 1/18ème " "50/80 ¬ "

"151- Lot de 14 Porsche 993, turbo, GT2 au 1/18ème " "60/90 ¬ "

"152- Lot de 10 Porsche 993 et 997 au 1/18ème " "60/90 ¬ "

"153- Lot de 13 Porsche 996 et 997 au 1/18ème " "70/100 ¬ "

"154- Lot de 10 Porsche 993 dont une targa au 1/18ème " "60/90 ¬ "

"155- Lot de 6 Porsche, deux 356 coupés, deux 356 cabriolet, la 356 roadster n°1 et une 550 spyder au 1/18ème " "50/80 ¬ "

"156- Lot de 8 Porsche, sept 356 cabriolets et une 550 spyder au 1/18ème " "40/60 ¬ "

"157- Lot de 7 Porsche 356 coupés au 1/18ème" "40/60 ¬ "

"158- Lot de 8 Porsche, deux 911 2.4S, une 911 2.7 RS, une 993, quatre 997 au 1/18ème" "40/60 ¬ "

"159- Lot de 7 Porsche en tôle de marque Joustra " "50/80 ¬ " " "

"160- Lot de 5 Porsche au 1/24ème (356 et 911) ainsi que 29 Porsche au 1/43ème " "50/80 ¬ "

"161- Lot de 42 Porsche (904, 917, 911, 930, 993, 996,..) au 1/43ème " "40/60 ¬ "

"162- Lot de 37 Porsche (356, 550, 906, 910, 911, 917,&) au 1/43ème " "40/60 ¬ "

"163- Lot de 58 Porsche (356, 550, 911, 906, 993, 996, &) au 1/43ème " "60/90 ¬ "

"164- Lot de 31 Porsche (906, 911 GT, GT1, 917, 936, 956, &) au 1/43ème " "40/60 ¬ "

"165- Lot Porsche comprenant une 356 Schuco et un cendrier Porsche Design" "40/60 ¬ "

"166- Lot de 30 miniatures diverses (Dinky Toys, Solido, &)" "40/60 ¬ "

"167- Lot de 75 miniatures Jaguar au 1/43ème (Type C, D, E, XK 120, 140, SS100, MKII, &)""100/150 ¬ "

"168- Lot de 11 Jaguar, trois XK120, une XK 150, deux SS100, deux Mark II, une Type E et une formule 1 Mercedes Benz au 1/18ème "
"60/90 ¬ "

"169- Lot de 24 Jaguar au 1/62ème et une Type D au 1/43ème " "50/80 ¬ "

"170- Lot de 16 Saab au 1/43ème" " 30/50 ¬ "

"171- Lot comprenant une Jaguar Mark X Dinky Toys avec sa boite, une Daimler V8 Dinky Toys avec sa boite, une Jaguar 240 Norev avec sa boite, une Jaguar Mark II 3.4 Nicky Toys avec sa boite" "80/120 ¬ "

301
1971 CITROEN DS 21 IE
Châssis n° 02 FA 1185
A immatriculer en collection
2 000 / 4 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

La Citroën DS a réellement révolutionné son époque. Rien d'autre ne lui ressemble. Fabriquée durant près de vingt ans, plus qu'une voiture à succès, la DS est une voiture mythique. Lancée au salon de Paris 1955, c'est une débauche de technologie. Son confort est royal, son freinage est impérial et sa ligne est majestueuse.
L'exemplaire de la vente est à remettre en route. L'intérieur est garni du très beau cuir noir optionnel. La boite de vitesses est à commande hydraulique. Le compteur indique 88031 km. Son code couleur d'origine est AC 318 LE et correspond à « Sable Métallisé », une peinture métallisée en option sur les SM et DS entre 1970 et 1972. Elle est saine au niveau de sa carrosserie et du soubassement.

302
1982 CITROËN Méhari 4 x 4
Châssis n° 00CE4188
Carte grise française
10 000 / 15 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

La Méhari est une voiture pour le loisir, les balades en famille. En rabattant la banquette arrière optionnelle dans la bassine, elle se transforme en une deux places pour un usage utilitaire. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2 cv. La carrosserie, qui est en résine plastique emboutie à chaud et colorée dans la masse, peut reprendre sa forme initiale après un léger choc. Elle est soutenue par un treillis tubulaire. La première série ne dure qu'une année. En effet, pour les modèles 1970, la carrosserie est légèrement modifiée. En 1978, la Méhari s'équipe de freins à disques et d'une calandre démontable. La direction est adoucie avec un volant plus petit. En 1979, un combiné à deux cadrans issu de la LN prend place sur la planche de bord et la puissance passe de 26 ch DIN à 29 ch DIN grâce à un carburateur double corps. En 1979, la Méhari 4x4 apparaît avec la roue de secours sur le capot moteur et des freins à disques à l'arrière. Chère à l'achat, les ventes sont difficiles et la fabrication de la « 4x4 » s'arrête en 1983 après seulement 1 300 exemplaires.
Le modèle présenté est toujours avec sa première carte grise qui date du 04/08/1982. Il s'agit donc du 188ème exemplaire de l'année 1982 sur les 232 fabriqués. Jamais touchée, cette Méhari 4x4 se trouve dans son état d'origine. Bientôt trentenaire, elle est à la disposition d'un amateur qui saura lui prodiguer les soins nécessaires pour lui rendre tout son éclat. Les Méhari sont des Citroën très amusantes, la « 4x4 » représente la version la plus rare et la plus désirable.

303
1961 BUICK Electra 225 Convertible
N° de série 8 H 1 001433
Carte grise française
8 000 / 12 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

Les Buick Electra 225 représentaient le très haut de gamme de la marque. Disponible en seulement 2 carrosseries : la berline, et la version la plus rare, le cabriolet.
Motorisée par le V8 « Wildcart 445 » de 6,6 litres et 325 cv, l'Electra 225 de la vente se présente dans un superbe état de conservation d'origine. L'intérieur bleu est très beau et sa peinture gris argent lui va à ravir.
Vendue neuve en France, elle fut immatriculée la première fois le 22 janvier 1961. Son historique n'est pas complet mais l'on peut dire que seuls deux amateurs se sont partagés le plaisir de la posséder et le dernier depuis plus de vingt ans. Ce cabriolet est particulièrement bien équipé avec la capote, les vitres et la banquette électrique. Les freins et la direction sont assistés, les enjoliveurs sont du modèle luxe. Le tableau de bord, d'un design remarquable, possède un compteur en km/h très original. On peut régler l'inclinaison de la lecture de la vitesse. En fait cette lecture se fait avec un miroir, le vrai compteur étant invisible et à l'envers. C'est très original, l'inventivité des designers peut quelques fois aller très loin. Le style général de la voiture est sobre, élégant et réussi. Née il y a 50 ans, mais remisée depuis quelques années, c'est une voiture très bien conservée dont le compteur indique 67500 km qu'il est raisonnable de considérer comme d'origine. A réserver à un amateur de beaux cabriolets « Sixties ».

304
1961 CITROEN 2CV type AZ
Châssis n° 8401376
Carte grise française
Estimation 4 000 / 6 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

Etudiée avant la guerre, la TPV ne sera mise en fabrication effective qu'à partir de 1949. La Toute Petite Voiture sera commercialement dénommée la 2cv. Personne n'aurait pu prédire un si grand succès, avec 5 000 000 d'exemplaires en 42 ans, c'est pour une voiture française un double record à la fois en quantité et en durée. Complètement originale avec un moteur bicylindres à refroidissement par air et des suspensions indépendantes au débattement si impressionnant qu'il donne toujours l'impression que la voiture va basculer mais qui n'y arrive jamais. Capable de passer partout, sans se poser de questions, la 2cv est la voiture fétiche de plusieurs générations. Du plus pauvre au plus riche, tout le monde a eu droit à la « 2 pattes » à un moment ou à un autre, en ville ou à la campagne, dans la réalité ou au cinéma. La 2cv est une des icônes automobiles françaises.

Le modèle proposé est du type AZ avec le moteur de 425cc et l'embrayage centrifuge, c'est la version au dessus du type A de 375cc. Cette 2cv est dans un bel état de présentation avec notamment une capote neuve. Le capot est d'un modèle antérieur à décembre 1960, en fait il ne devrait pas être du modèle « tôle ondulée ». A l'époque, on aurait tout fait pour avoir un capot plus moderne sur une ancienne, et aujourd'hui on fait le contraire !

La sellerie semble bien d'origine. Avec son embrayage centrifuge, c'est une voiture amusante à conduire car on ne se sert de la pédale d'embrayage que pour la première et la marche arrière. La carte grise nous indique qu'il s'agit tout simplement d'une seconde main, ce n'est pas si courant pour une voiture qui vient juste de fêter ses 50 ans. Jamais copiée, jamais égalée, la Citroën 2 CV est sans doute la voiture française la plus célèbre du monde.

305
1980 TALBOT-MATRA Bagheera X
Châssis n° X6552AX552941
A immatriculer en collection
500 / 1 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

La Matra Bagheera, nom de code 550, remplace la très originale 530 en 1973. Afin de contrer les 2+2 sportives, Matra opte pour une disposition des plus originales, moteur central arrière en position transversale et trois places de front (la plupart des 2+2 sont des deux places avec des places arrière symboliques et non utilisables). La Bagheera est dotée d'un excellent châssis, et sa tenue de route est formidable tout comme l'était aussi celle de la M530. La ligne générale de son dessin est trapue large, basse : pas de doute les stylistes ont réussi le pari de dessiner la voiture de sport à trois places. Un autre exemple d'une berlinette à trois places et moteur central fut la Ferrari 365P à conduite centrale de 1966.
La Bagheera rencontra un vrai succès puisque plus de 45 000 exemplaires verront le jour.

L'exemplaire de la vente est l'un des tous derniers. Il appartient à la seconde génération sortie à partir de 1977. Visuellement saine au niveau du châssis, la carrosserie est à nettoyer. Au niveau du moteur, le collecteur d'échappement est à changer et il faudra procéder à une remise en route. A l'intérieur, le compteur indique 99060 km qui sont à considérer comme d'origine. Depuis sa dernière vidange en 2004, la voiture a parcouru 40 km. Avec sa belle sellerie en tweed, réservé aux derniers exemplaires, et ses jantes alu, notre Bagheera ne manque assurément pas de charme.
Siglée Talbot-Matra, cette Bagheera est l'une des dernières dans la meilleure version équipée du moteur 1442cc avec deux carburateurs, la production de 1980 s'est élevée à seulement 360 voitures.

306
1974 DAIMLER Double Six Vanden Plas
Châssis n° 2P 50123 BW
A immatriculer en collection
500 / 1 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

La Daimler proposée est équipée du moteur V12 de 5,3 litres associé à la boite automatique Borg Warner. C'était la seule berline au monde à être motorisée de cette façon entre 1972 et 1986. L'intérieur est à l'image de Jaguar et Daimler : cuir et boiseries précieuses. Il s'agit d'une des plus anciennes « Double Six » au monde dans la série 2 qui a débuté en septembre 1973 avec le numéro 50001 pour les conduites à gauche. C'est donc la 123ème fabriquée. L'exemplaire de la vente nécessite quelques soins.

307
1951 RENAULT 4 CV
Châssis n° 1.564.250
A immatriculer en collection
3 000 / 4 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

Conçue par Fernand Picard et Edmond Serre en secret pendant la guerre, la célébrissime 4cv Renault est officiellement présentée en octobre 1946 au Salon de l'automobile de Paris. C'est une petite voiture dans l'absolu mais son intérieur est spacieux. La publicité de l'époque rendait cette voiture attractive et abordable : « 4 chevaux, 4 portes, 4 places, 444 000 francs ». Construite jusqu'en 1961, sa production a largement dépassé le million d'exemplaires. Emblématique de la « France sur 4 roues », la 4cv fait partie de l'histoire.
L'exemplaire présenté date de 1951, la peinture est récente mais l'intérieur est d'origine et encore sous housse pour les sièges. Il s'agit du modèle avec la calandre à 6 baguettes plus tard simplifiée avec l'adoption de la version à 3 baguettes. La roue de secours est présente. Très saine, cette « petite » 4cv est une voiture très attirante avec ses beaux anti brouillard Marchal.

308
1937 SIMCA Cinq
Châssis n° 16 769
Carte grise française
2 000 / 3 000 €

C'est FIAT qui étudie une petite voiture pouvant emmener dans des conditions très économiques deux personnes confortablement installées. C'est le grand ingénieur Dante Giacosa qui est le père de ce chef d'œuvre. Lancée eau salon de Turin 1936, la nouvelle FIAT 500 est très vite surnommée « Topolino » signifiant petite souris.
L'instigateur principal de cette idée de petite voiture pour motoriser de façon économique l'Italie serait Benito Mussolini. La Simca Cinq est en fait la « Topolino » fabriquée sous licence en France et lancée début 1937.
L 'exemplaire présenté nécessite quelques soins pour sa remise en route avec notamment le montage du carburateur et une nouvelle peinture. L'intérieur, sièges, moquettes et ciel de toit, avait été refait il y a quelques années et n'a jamais servi. Globalement très saine, cette « Topolino » française, qui n'a connu que deux propriétaires sur les trente dernières années, est une pièce très intéressante, une voiture historique et amusante.

309
1965 FERRARI 330 GT « Interim »
Châssis n° 6 929
A immatriculer en collection
35 000 / 45 000 €

Avec la 250 GTE, Ferrari s'est ouvert un nouveau marché, celui de la 2+2 de série. Bien des clients souhaitaient pouvoir emmener une famille ou simplement avoir de la place, c'est tellement plus confortable. Le succès fut au rendez-vous puisqu'elle est devenue la première Ferrari à avoir approché la barre des 1000 exemplaires.

En janvier 1964, Enzo Ferrari annonce officiellement l'arrivée d'un nouveau modèle pour remplacer la 250 GTE 2+2. Il s'agit de la 330 GT 2+2 avec un style plus moderne et un moteur de 4000 cc, le « tipo 209 » ayant une cylindrée unitaire de 3300 cc qui se présente comme une descendante directe du V12 de la 250. La boite de vitesses est à 4 rapports + MA et overdrive. La vitesse de pointe passe à 245 km/h.
La nouveauté possède une façade avec 4 phares et une grande calandre avec grille coupe-frites. Dans le coffre, il y a une roue de secours et de la place pour des bagages. A l'intérieur, on trouve son bonheur, de l'espace devant et derrière, un tableau de bord très complet avec un volant griffé du cheval cabré. La voiture est une réussite et sera fabriquée à près de 500 exemplaires avec boite 4 et overdrive. Les 125 voitures suivantes auront une boite de vitesse à 5 rapports et la dernière version a une façade modifiée en simples phares 455 exemplaires. Au final, la 330 GT 2+2 restera comme le premier modèle à avoir franchi la barre des 1000 exemplaires avec 1080 voitures fabriquées.

L'exemplaire présenté a été livré neuf en France et immatriculé le 31/05/1965. Il est sorti de l'usine de Maranello en Gris argent avec sellerie en cuir noir. Cette Ferrari est en cours de finition de restauration. La peinture est récente et quelques enjoliveurs restent à monter. La sellerie en cuir noir est neuve et n'a jamais servi, elle est encore sous housses de protection du sellier. Les panneaux de portes neufs sont à installer. Le moteur est très propre, et a certainement été refait. En fin de compte, cette 330 GT 2+2 est une voiture à terminer et à remettre en route. Elle n'a connu que deux propriétaires sur les 30 dernières années.
Notre Ferrari # 6929 est une rareté puisque c'est le 3ème des 125 exemplaires fabriqués avec la boite à 5 vitesses et la première façade à quatre phares. Cette petite série de 125 voitures est appelée « Interim » et fait la transition entre la première version 4 phares avec boite 4 et la dernière à 2 phares à boite 5. C'est une vraie opportunité.
En automobile, lorsque l'on commande avec son pied droit un V12 Ferrari, on se rend compte que la vie peut parfois être un enchantement.

310
1968 FIAT 500
Châssis n° 1 984 088
Carte grise française
1 000 / 2 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

Présentée en juillet 1957, la « nuova 500 » remplace sa devancière lancée 20 ans avant. Les caractéristiques principales sont le moteur à refroidissement par air en position arrière, ses quatre places, son dépouillement total et sa forme inimitable. Très attachante, la « 500 », symbolise au mieux l'art de vivre à l'italienne : la « dolce vita ». Les portes à ouverture « suicide » de la première génération sont remplacées par l'ouverture « normale » en 1965.
L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Italie et appartient à la même dame depuis plus de vingt ans. C'est une bonne base pour une remise en état.

311
1978 CITROEN GS Club C-Matic
Châssis n° 59 GB 6635
Carte grise française
500 / 1 000 €

(Vendue sans prix de réserve)

Après avoir fait parties du paysage routier français pendant plus de 20 ans, les très agréables GS ont disparues. Mais il survit quelque beaux exemplaires comme celui présenté. Sa première immatriculation dans la Manche date du 04 janvier 1978. C'est une voiture de première main qui a été très bien soignée, on pourrait croire qu'elle n'a que 25,000 km. Mais en fait elle a parcouru 125,000 km depuis qu'elle a quitté l'usine Citroën comme en témoigne son carnet d'entretien.
Cette « Club » est équipée de la boite de vitesses à 3 rapports type C-Matic. Les GS modèles 78 avaient reçu un moteur de 1129 cc plus économique en carburant et plus « coupleux » que le 1015 cc. L'intérieur en drap marron foncé est très beau et la carrosserie est saine. A réserver à un amateur de confort.

312
1958 TRIUMPH TR 3A
Châssis n° TS 31 645 L
A immatriculer en collection
15 000/20 000 €
(Vendue sans prix de réserve)

La Triumph TR3 est l'un des modèles incontournables de la période fin 50 / début 60. Toute l'époque yéyé a succombé à son charme y compris Johnny Halliday qui trouvait en elle sa première monture dès le permis en poche. Voiture de sport, de drague, de promenade ou de course, elle sait tout faire, elle peut tout vivre !
Le plaisir recueilli est entier et total, la joie est au rendez-vous. Fiable et robuste, on dit de son moteur : « c'est un vrai tracteur increvable » ! Pas d'électronique, pas d'ennuis, que demander de plus ? Ses lignes sont sensuelles et réussies, la preuve : elle plait depuis qu'elle existe !
Lancée fin 55, la TR3 allonge son nom d'un A avec quelques améliorations fin 1957. Elles se reconnaissent avec les poignées de portes extérieures. Le moteur passe de 95 à 100cv mais c'est toujours le quatre cylindre de 1991cc. La publicité de l'époque définissait la voiture " à son aise sur la route comme en ville, la Triumph TR 3 a tout ce qu'il faut pour satisfaire vos besoins quotidiens et pour répondre à vos moindres désirs ". La publicité était vraie et est toujours d'actualité.

Le modèle présenté est classiquement rouge avec un intérieur noir. Le compteur en km/h pourrait indiquer une « française » d'origine. Complète et saine, cette TR 3A n'a pas été restaurée et se présente dans un bon « jus » bien sympathique.
Les TR3A sont notamment éligibles pour le Tour Auto et le Rallye Monte Carlo historique.

313
1967 ALFA ROMEO GT 1300 Junior
Châssis n° 1 210 351
Carte grise française
7 000 / 9 000 €

La Giulia Sprint des années 50, dessinée par la « Carrozzeria Bertone » est considérée comme un chef d'œuvre du design italien. Alfa Romeo demande au même « faiseur » de lui concevoir

une digne descendance. Bertone confie cette lourde tache à Giorgietto Giugiaro, alors tout jeune styliste. En 1963, Il signera avec la Giulia GT une de ses plus grandes réussites et qui sera plus tard baptisée du nom évocateur de « Coupé Bertone ». C'est dire si les formes étaient justes et réussies. Le modèle évoluera en fonction des années avec des retouches stylistiques et des évolutions mécaniques. Les modèles ont été équipés des moteurs suivants : 1300, 1600, 1750 et 2000 cc. Les intérieurs ont évolué tout comme la calandre, mais la justesse de la ligne générale n'a jamais été remise en cause, jusqu'à sa retraite en 1975.
C'est pour la marque un modèle d'anthologie et mythique.

L'exemplaire de la vente appartient à la catégorie surnommée « boite aux lettres » à cause du décalage du capot à l'avant. C'est une 1300 GT Junior vendue neuve en France et qui possède toujours son moteur d'origine. Immatriculée la première fois le 16/08/1967, elle a appartenu durant 42 ans à un même passionné, c'est suffisamment rare pur être souligné. L'intérieur est en simili-cuir noir en bon état d'origine. Ce bel exemplaire nécessite quelque travaux au niveau du plancher mais a subi récemment une très importante révision mécanique avec notamment toutes les vidanges, changement de tous les filtres, de la ligne d'échappement, des 4 amortisseurs et des 4 pneus, révision complète des carburateurs et de l'allumage. Le manuel d'origine est toujours dans la voiture, tout comme la trousse à outils et les tapis en caoutchouc frappé du sigle de la marque Milanaise.
Cette Alfa a plusieurs qualités mais les plus importantes sont : son historique, sa présentation en état d'origine qui est sympathique et émouvante et son fonctionnement !

314
1953 CITROEN 11B Performance
Châssis n° 234 727
Carte grise française
12 000 / 14 000 €

Révolutionnaire ! A l'époque, il ne pouvait en être autrement. Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée et sa traction avant, la nouvelle Citroën était partie pour une carrière de plus de vingt ans en fabrication. C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia ce jalon dans l'histoire de l'automobile en France. La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.
Le 27 juillet 1957, la dernière 11 cv sort de l'usine avec le numéro 444.569 vingt-trois ans après la première.

L'exemplaire est un modèle 1953, fabriqué fin 1952, et n'a connu que deux propriétaires sur près de trente ans. La carrosserie est très saine et exempte de rouille. La sellerie en drap est d'origine et très bien conservée. Souvent les premiers acheteurs commandaient et faisaient installer des housses de protection. La peinture est agréablement patinée. L'espace pour les jambes des passagers arrière est très grand, c'est une des caractéristiques de la B (normale) par rapport à la BL (légère). La voiture est aussi plus large. C'est une pièce intéressante qui présente et fonctionne bien.

315
1978 FIAT X1/9 1300 « lido » n°382
Châssis n° 91 032
Carte grise française
3 000 / 5 000 €

Le point commun entre la Fiat X 1/9 et la Lamborghini Miura ou la Lancia Stratos n'est pas seulement le fait que le moteur soit en position transversal arrière, ou que les deux soient des strictes deux places, c'est aussi et surtout l'œuvre du même carrossier et du même designer Marcello Gandini pour la Carrozzeria Bertone !
La X 1/9, lancée en 1972 se caractérise par une jolie carrosserie coupé deux places avec pavillon amovible. La ligne générale est anguleuse et conforme à son époque, issue d'un « grand » coup de crayon. Ses prestations en font une vraie sportive, elle se voulait abordable et son succès fut si grand que la production ne s'arrêta qu'en 1989.

L'exemplaire présenté appartient à la série spéciale et numérotée « Lido ». Les voitures de cette série proposaient une très belle peinture noire avec filets argent, une sellerie en alcantara des roues Cromodora spéciales en alliage léger et des pare-chocs chromés. Notre « Lido » porte le numéro 382, il semble que cette série comportait entre 1000 et 1500 voitures toutes identiques. Le n°382 fut immatriculé la première fois le 15/6/1978 et l'actuel propriétaire, le second, la détient depuis 1982. L'historique est donc absolument limpide. Même si quelques détails sont à reprendre, la carrosserie est globalement saine et n'a pas trop souffert des années. L'intérieur est beau et bien soigné. Le fonctionnement est tout à fait normal. Le propriétaire nous indique que le moteur est entièrement neuf.
Considérée comme la plus belle version des X 1/9, la « Lido » est une voiture rare et intéressante, un exemple de la technologie efficace de FIAT habillée d'une très belle robe signée Bertone.

316
1992 MERCEDES BENZ 300 SL
Châssis n° WDB1290601F060081
Carte grise française
9 000 / 12 000 €

C'est en 1989 que la nouvelle SL fait son apparition. Ce n'est plus Paul Bracq qui s'occupe du Design chez Mercedes-Benz mais Bruno Sacco. C'est donc à ce dernier que l'on doit le sublime dessin intemporel de la SL période 1989/2001. Le style est moderne mais classique, il est à prédire que ce cabriolet aura du mal à prendre des rides, ce dessin semble déjà indémodable. La ligne est d'une élégance folle dans toutes les combinaisons possibles, ouverte, capotée ou en coupé Hard Top. La qualité de construction et de finitions est à l'image de la marque, on ne discute pas !
La Mercedes-Benz 300 SL présentée affiche un petit 130,000 km et son contrôle technique est bien sûr vierge. Très équilibré, le moteur à six-cylindres ronronne de la plus belle des façons. Le Hard Top qui transforme ce cabriolet en vrai coupé fait partie de l'équipement.

317
1967 FIAT 500
Châssis n° 1 593 095

Carte grise française
4 000 / 5 000 €

La premier FIAT 500 est née en 1936 et fut très vite surnommée Topolino (petit souris). Son petit moteur est un 4 cylindres à refroidissement liquide. En France son nom est Simca Cinq. Son succès ne se démentira pas jusqu'en 1955 remplacé par la Fiat 600. Car en fait la nouvelle 500 n'est pas encore totalement prête au niveau de son moteur. La carrosserie préfigure la forme de la nouvelle 500 avec le moteur positionné à l'arrière. En effet la Fiat « nuova 500 » (la nouvelle 500) devait avoir un moteur bicylindre à refroidissement par air. C'est en juillet 1957 qu'elle est finalement présentée. Cette voiture « utilitaire » est capable d'emmener 4 personnes dans des conditions très économiques.
Son immense succès participe activement à la relance de l'Italie de l'après guerre. La « 500 », comme on l'appelle, est devenue un des plus beaux symboles de la « dolce vita », l'art de vivre à l'italienne. Voiture mythique, son succès dans le cœur des gens ne s'est jamais démenti.
Le modèle présenté, français d'origine, date de la fin 1967. Blanche à l'origine, elle fut repeinte en vert pastel, il y a quelques temps. L'intérieur a été refait en rouge et son fonctionnement nous est décrit par son propriétaire comme parfait.

318
1975 AUSTIN Mini Van
Châssis n° XLV185347A
Carte grise française
8 000 / 12 000 €

Il n'est pas besoin de présenter la plus grande réussite anglaise en matière d'automobile, le chef d'œuvre d'Alec Issigonis, celle que tout le monde appelle la « Mini » !
Construit sur un châssis allongé et capable d'emmener ¼ tonne, le break Mini Van se voulait un véhicule commercial ou utilitaire, une camionnette. Il se distingue par l'absence des vitres latérales à l'arrière. Le « Countryman » ou le traveller est le même véhicule mais avec des vitres latérales.
Le Mini Van est bien plus rare qu'une Mini « normale ».
L'exemplaire de la vente se caractérise par son très bon état général. Utilisable en utilitaire, en collection, en voiture de secours, ou comme vous le souhaitez, le Mini Van est toujours, et comme à l'époque, d'une polyvalence extrême.

319
1964 JAGUAR Type E série1 3.8
Châssis n° 890.375
Carte grise de collection
35 000 / 45 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961.

Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers les cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 H du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre

un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération désormais obsolète.

La Type E est présentée en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis.

La splendide type E de la vente est un coupé de la première génération avec le moteur 3,8 litres. Ce moteur est d'ailleurs celui d'origine de cette voiture. L'intérieur outre les baquets sports à dossier fixe ne comporte plus le tableau de bord et la console recouverts d'aluminium gaufré. La console centrale est recouvert de cuir noir et un accoudoir / boite à gant est installé. Le tableau est traité en noir. Ces différences ne se trouvent sur la 3,8L que pour les dernières voitures juste avant l'apparition du moteur 4,2L avec les sièges à dossier réglable. Le numéro de série de notre Type E indique qu'il s'agit de l'un des 300 derniers exemplaires de cette première série. Considéré comme le plus pur, ce splendide coupé appartient à la version du Type E la plus recherchée.

320
1987 FERRARI 328 GTB
Châssis n° ZFFWA19B000071297
Carte grise française
35 000 / 45 000 €

La Ferrari 308 GTB est dévoilée en 1975 au Salon de Paris. Cette berlinette stricte 2 places à moteur V8 arrière se pose comme la digne héritière de la mythique Dino 246 GT. Mais sa carrière, exceptionnellement longue (jusqu'en 1989 !), en fait une Ferrari qui ne cessera comme les grands crus de se bonifier, pour devenir la 328 GTB. En 1985, elle change de nom pour devenir 328 GTB. Cela se traduit par des côtes légèrement à la hausse avec 2,5 cm en longueur, 8mm en hauteur et 1 cm en largeur au niveau des voies, mais surtout par une augmentation de la cylindrée à 3.2 litres. L'habitacle est également réaménagé. Seul le combiné d'instruments derrière le volant ne change pas. La sellerie est entièrement redessinée, et la console centrale découpée en 2 parties. L'une est intégrée au centre de la planche de bord (comme sur la Ferrari 288 GTO), et l'autre entre les deux sièges.
Sur la Ferrari 328 la suspension est composée d'un inédit double triangle de longueurs inégales intégrant des combinés ressorts/amortisseurs Koni. Elle possède de classiques barres anti-roulis avant et arrière mais évolue sensiblement en matière de tenue de route par des réglages de suspension revus. A grande vitesse, la 328 démontre plus d'adhérence et de stabilité que la précédente berlinette. Le freinage possède de grands disques avec des étriers à deux pistons.
Les Ferrari 328 sont fiables, endurantes et envoutantes.

321
1931 FORD Modèle A Deluxe Roadster
Châssis n° 4 103 576
Carte grise française
20 000 / 25 000 €

Après l'incroyable succès du modèle T, plus de 16 000 000 d'exemplaires en 20 ans, Ford lance une toute nouvelle voiture en fabrication qui est baptisée : modèle A. Ce sera là aussi un énorme succès pour la marque avec près de 5 000 000 de voitures. La qualité de fabrication et la robustesse mécanique ont contribué à l'excellente réputation du modèle A. Le moteur est un 4 cylindres de 3,3 litres réputé indestructible, infatigable et vaillant. Voilà les trois qualités essentielles de ce moteur pour rouler sans problème. Un moteur unique, un châssis unique et une gamme plus que complète de carrosseries, tous les besoins étaient comblés et il y avait une Ford A pour chacun.
De nos jours, le grand intérêt d'une Ford A, outre l'aspect historique, c'est la fiabilité du modèle et la grande disponibilité des pièces. La maintenance est facile et l'on voit bien, dans les rallyes, qu'une Ford A : « ça marche bien ».

Le modèle présenté est le plus désirable pour les amateurs, il s'agit d'un Roadster Deluxe qui a été restauré il y a quelques années.

322
1965 FORD Mustang 200ci Cabriolet
Châssis n° 5F08T775043
Carte grise de collection
15 000/ 20 000 €

La Ford mustang est née d'une idée de Lee Laccoca. Lancée au printemps 64, ce modèle eût un succès immédiat et important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures « grand public » élevée au rang de mythe. La Mustang est toujours fabriquée plus de 40 ans après sa première présentation. Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable et ensuite il y a un très grand nombres d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires…). En fait il y en a rarement 2 identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur. Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973.
Le cabriolet 1965 présenté appartient à la toute première génération en ce qui concerne son dessin, qui est aussi pour la plupart des amateurs le plus beau. Le moteur est le 6 cylindres de base. Le Cabriolet présenté est dans un état satisfaisant, sa mécanique est silencieuse. La capote est électrique. La batterie est neuve et le contrôle technique est fait. Les cabriolets Mustang représentent un certain art de vivre, la nonchalance à l'américaine, c'est une monture idéale pour « cruiser » sous le soleil.

323
1963 LANCIA Flaminia coupé 3B Pininfarina
Châssis n° 823.02.4793
17 000 / 24 000 €

Si la Lancia Flaminia est née comme une grande berline de luxe aux dimensions imposantes. Son moteur est issu du V6 2500cc de l'Aurelia qu'elle remplace. Très bien finie, techniquement efficace, la Flaminia est ce qui s'appelle communément une « Grande Voiture ».

Lancia dédie une plateforme raccourcie de Flaminia pour les carrossiers, disponible en deux empattements : 2,52m pour les deux places et 2,75m pour la 4/5 places. C'est Zagato qui s'occupe de produire la version « Sport » avec une carrosserie aérodynamique. Touring s'occupe pour sa part de la version « GT » Grand Tourisme, un splendide coupé qui est aussi décliné dans une version décapotable et plus tard sera extrapolée une 2+2.
Le maître Pininfarina se charge, à partir de 1959, du Coupé, une luxueuse deux portes et 4/5 places, à la finition exemplaire. La première version développe 119cv (3201 exemplaires) et est remplacée en 1962 par la 3B, version de 128cv à carburateur triple corps (950 exemplaires). La dernière version adoptera le moteur de 2800cc et 140cv (1085 exemplaires).
Le modèle présenté est un coupé Pininfarina vendu à l'époque plus cher que la berline, mais dont le succès commercial sera supérieur. Coupé exclusif, cette Flaminia est aujourd'hui une voiture très rare, les versions deux places ayant été mieux conservées et mieux sauvées. En très bon état général avec une sellerie en cuir noir d'origine, notre Flaminia est sans conteste une voiture d'amateur éclairé, connaissant l'histoire de Lancia et la qualité Pinfinarina.
Ce modèle est éligible à de nombreuses manifestations sportives historiques comme le Rallye de Monte Carlo ou le Tour de France Automobile (Tour Auto).

324
1991 FERRARI 348 TB
Châssis n° ZFFKA35B000090321
Carrosserie : Coupé par Pinifarina
Moteur : 8 cylindres en V de 3 405 cm3
Puissance : 320 CV à 7 200 tr/mn
Distribution : 2 ACT par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindre
Alimentation : Gestion électronique Bosch Motronic M 2.7
Boîte de vitesses à 6 rapports + MA
Carte grise française
35 000 / 45 000 €

Ce fut la 1ère Ferrari des années 80'.
Elle reflète le fruit de plus de 40 années d'expérience et comme ses devancières, elle présente des performances de 1er plan et une ligne d'une extrême élégance. C'est une voiture de grand tourisme à 2 places avec un moteur monté en position centrale arrière.
La boîte est transversale comme sur les dernières Mondial, elle est un exemple de plus chez Ferrari de l'apport direct de la course à la série.
Le dessin de la carrosserie est dû à Pininfarina qui reprend plusieurs thèmes stylistiques de la Testarossa. L'aérodynamique de la 348 a bien sûr été étudiée grâce aux essais de soufflerie.
Le moteur développe 320 CV à 7 200 tr/mn.
Le modèle présenté a été livré neuf à Monaco. Il est proche du neuf, car détenu par un propriétaire très méticuleux qui ne la sort jamais sous la pluie.
Elle est livrée avec son carnet et ses factures d'entretien.

325
1982 MATRA Murena
Châssis n° 53C392CX658844
Carte grise française
6 000 / 7 000 €

C’est pour remplacer la Bagheera, que Matra présente la Murena en septembre 1980. Disponible tout d’abord avec un moteur 1600cc, une version plus poussée apparaît quelques mois plus tard propulsée par un 2200cc. Les qualités principales sont comme toujours chez Matra la tenue de route, la fiabilité, le confort et un design intéressant. La qualité de fabrication est toujours présente avec notamment un châssis galvanisé et résistant bien à la corrosion. Comme la Bagheera, la Murena propose trois places de front et de très bonnes prestations.
En 1984, la Murena est Championne de France de Rallye-Cross avec Max Malmers. Environ 11 000 exemplaires verront le jour entre 1980 et 1983, combien en reste-il ? L’exemplaire présenté se trouve dans un très bel état d’origine. L’actuel propriétaire détient ce bolide depuis plus de 25 ans. Aimée et appréciée, cette Matra a toujours été régulièrement entretenue. En option, notre 1600 Murena a reçu les jolies jantes en alliage léger. Digne représentante des voitures sportives françaises des années 80, cette Murena, à la ligne particulièrement aérodynamique, a marqué toute une génération. Aujourd’hui, il n’est pas très facile de trouver une Murena, dans un état comparable.

326
1968 MERCEDES BENZ 230 SL
Châssis n° 11 304 210 15584
Carte grise française
20 000 / 25 000 €

« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son Hard Top. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.
C'est en mars 1963 au salon de Genève qu'est présentée la nouvelle Mercedes-Benz 230 SL (type W113) avec un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres et 150 ch. En compétition, la voiture empoche une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.
L’exemplaire de la vente a un contrôle technique récent sans défaut majeur. Cette 230 SL est équipée de la capote et du hard top ainsi que de la boite de vitesses automatique. Fiables, les 230 SL représentent un jalon important dans l’histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60 !

327
1969 PRINCESS 1300 Vanden Plas
Châssis n° 18 535
Carte grise française

En plein succès de l’Austin Mini, le groupe BMC lance durant l’été 1962 une version plus cossue avec quatre portes sous la dénomination Morris 1100. Cette nouvelle voiture se voulait une petite familiale. La carrosserie propose quatre portes et beaucoup d’espace intérieur contrairement à la Mini. Luxueuse version, la Princess Vanden Plas est une voiture raffinée qui n’a rien a envier aux voitures très haut de gamme. La finition exemplaire fait appel aux matériaux les plus nobles que sont le cuir et les boiseries précieuses. C’est en 1967 que le moteur 1300 est proposé en complément du 1100.

L’exemplaire proposé date du 3 janvier 1969 et n’a connu que deux propriétaires sur les 25 dernières années. L’intérieur est d’origine. Au début de l’année, une importante révision a été faite comprenant notamment le changement de la crémaillère, de la pompe à eau, de l’embrayage, du démarreur et de la batterie. La vidange et une révision de l’allumage font également partie des soins prodigués. Le fonctionnement est tout à fait correct et normal, c’est une « Vanden Plas » entretenue et prête à être utilisée.

328
1961 PORSCHE 356 B Super 90
Châssis n° 114.607
Carte grise française
33 000 / 38 000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c’est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres en porte-à-faux arrière.
La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions, d'ailleurs son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». La 356B est sortie en 1960 et est remplacée par la 356C en 1964. La Porsche 356 est depuis devenue une voiture mythique !
L’exemplaire de la vente appartient à la série des T5B fabriqués chez Reutter en 1960. Son moteur porte la référence 616/15 et le numéro P710.679, c’est donc un 75 cv type 1600 C de l’année 1963. Une facture très récente montre des travaux sur le train avant, une remise en état des freins, une révision de l’allumage, un nettoyage des carburateurs, une vidange moteur-boite, et un réglage des culbuteurs. La voiture est donc mécaniquement très au point et ne nécessitera pas d’intervention avant un certain temps. La carrosserie et l’intérieur beige sont en bon état. La 356, avec sa « bouille » inimitable, est un modèle emblématique de Porsche, elle marque le vrai début de l’histoire d’un des plus grands fabricants de voitures de sport au monde.

329
1968 TRIUMPH TR 5 PI
Châssis n° 1CP 1047 LF
Moteur n° CP 1070 E
Carte grise française
20 000 / 25 000 €

La carrière de la TR 4 AIRS pris fin le 3 octobre 1967 avec la présentation de la TR 5 PI. Mais en vérité, les différences visibles sont mineures et l’on a à faire, visuellement, à deux sœurs jumelles. Le dessin de cette carrosserie est dû au crayon du grand et très prolifique styliste italien Giovanni Michelotti. L’énorme différence est située sous le capot. Le quatre cylindres à fait place à un moteur six cylindres de 2498cc et 150cv avec une alimentation par injection Lucas d’où le PI dans le sigle pour « Petrol Injection ». Sa production n’aura durée

qu’un an et son remplacement se fera par la moderne TR 6 après seulement 2956 exemplaires. C’est donc la plus rare des TR, ce sigle magique signifiant Triumph Roadster. Les accélérations et les prestations globales sont d’un excellent niveau.
La TR 5 PI est aussi la première voiture de sport anglaise à recevoir un système d’injection, la version américaine, appelée TR 250, est alimentée par des carburateurs. Cette dernière est moins intéressante car elle perd énormément de ces chevaux qui font tant de bien sous le pied droit.
L’exemplaire de la vente est donc une rare vraie version à injection assemblée en Belgique et vendue neuve en France. Historiquement on sait que depuis 1979, notre TR 5 PI, n’a connu que 3 propriétaires seulement. Elle est très saine et a été récemment équipée d’une capote, de roues et pneus Michelin XAS neufs. Cette rareté a bien sûr la conduite à gauche et l’option overdrive.
Eligible au Rallye Monte Carlo historique.

330
1969 FERRARI 365 GT 2+2
Châssis n° 13 747
Carrosserie : Coupé 2+2 par Pininfarina
Moteur 12 cylindre en V de 4 390 cm3
Puissance de 320 CV à 6 600 tr/mn
Distribution par 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres
Alimentation par 3 carburateurs Weber DF1/5
Boîte de vitesse à 5 rapports et MA
Freins à disques sur les 4 roues à commande hydraulique
Empattement : 2650 mm
Roues type « Daytona »
Vitesse 245 km/h
45 000 / 60 000 €

Avec la 250 GTE, Ferrari s'est lancé, dès 1960, dans la fabrication en série d'une nouvelle gamme de voiture de grand tourisme à caractère sportif avec des places arrière. Le succès est immédiat et important. Il ne se démentira pas avec la version suivante : la 330 GT 2+2, qui sera remplacée par la 365 GT 2+2. Par rapport à sa devancière, si l'empattement ne bougeait pas, la mécanique augmentait de 10% en volume passant de 4 litres à 4.4 litres. Cette luxueuse voiture était livrée avec les vitres électriques, la climatisation, la direction assistée et une suspension arrière à niveau constant.
A l'intérieur, le cuir et le bois sont au rendez-vous avec une finition de très haut niveau. La direction assistée, les vitres électriques et la climatisation étaient de série. Le coffre est important, l'habitacle est spacieux et lumineux : c'est une vraie routière de voyage, une vraie « grand tourisme ». Le magnifique dessin de PininFarina est une véritable prouesse esthétique. La voiture est fluide, élancée et bien équilibrée. C'était la version luxe de la marque alors que la 365 GT/4 Daytona était la version sportive. Sa finition, son coût de revient en fabrication étaient supérieurs et son prix de vente s'en ressentait : elle était beaucoup plus cher que la Daytona.
Française d’origine, la voiture proposée porte la même immatriculation depuis 1987. Cette 365 GT 2+2 possède toujours son bel intérieur en cuir noir d'origine agréablement patiné. La carrosserie est saine et la peinture est de qualité. En très bel état général, c’est une vraie autoroutière, une monture de choix pour de confortables voyages au long cours. Elle est

capable d’emmener, avec son V12 4,4 litres, 4 personnes et leurs bagages ce qui n’est pas si fréquent pour une Ferrari !

331
1975 CITROEN DS 23 IE Confort
Châssis n° 01 FG 8381
Carte grise française
17 000 / 23 0000 €

La Citroën DS est une merveilleuse représentation d’une voiture qui a réellement révolutionné son époque. D’ailleurs, certains érudits parlent même de deux époques avec la DS celle d’avant et celle d’après. Rien d'autre ne lui ressemble. Fabriquée durant près de vingt ans, plus qu'une voiture à succès, la DS est une voiture historique et mythique.
Lancée au salon de Paris 1955, c'est une débauche de technologie. Son confort royal, son freinage impérial et sa ligne majestueuse représentaient des avantages qui faisaient de l'ombre à toutes ses concurrentes. Avec le moteur porté à 2,3 L avec l'injection, la Citroën DS avait enfin un moteur performant.
L'exemplaire de la vente est la plus aboutie des DS. En effet, il s'agit de la dernière version haut de gamme : la DS 23 IE, année-modèle 1975, livrée six mois avant l'arrêt définitif de la production. Sa première immatriculation remonte en fait au 24 décembre 1974. Il s’agissait pour son premier propriétaire, résidant en Haute Vienne, d’un joli cadeau de Noël.
La boite de vitesses est douce et reposante avec sa commande hydraulique. Le freinage, un des meilleurs de son époque, reste très efficace même sans ABS. Le dossier de factures montre qu’en 1979 la voiture avait 32000 km, et 55000 à la mi 1984. Cette 23IE change de mains et devient parisienne. Fin 1986 son compteur affiche 62330 km. A la mi 1987, un nouveau propriétaire et chose amusante, notre DS23IE retrouve la haute Vienne. Le compteur affiche 71224 km début 1979 et fin 1990 la voiture a quasiment 78000 km. En 2002 le compteur affiche un petit 82761 km. Un nouveau privilégié l’acquiert en 2004, le compteur affiche fin 2009, 90440 km. Durant cette période une remise en état eut lieu. Le dernier propriétaire, un amateur connaisseur, a longtemps cherché cette rareté. Car cette DS 23 IE a une particularité singulière, il s’agit d’une version à finition Confort. Comme la plupart des DS 23 sont des « Pallas », la version originale est extrêmement rare car la différence de prix était faible (environ 7%). Récemment des frais ont été faits comprenant une révision des freins, de l’allumage, et divers réglages. Elle se présente aujourd’hui avec 92,000 km dans un splendide état général de présentation et de fonctionnement.
L'essai effectué a été très concluant. Le confort des suspensions de ce vaisseau amiral est difficile à égaler. Cette déesse de la route mérite son nom sans contestation possible !

332
1961 MERCEDES BENZ 220 SE Cabriolet
Châssis n° 128 030 100 003 393
Carte grise de collection
50 000 / 70 000 €

Les premières nouvelles Mercedes-Benz de l’après guerre apparaissent en juillet 1953. Surnommée « Ponton », la nouvelle Mercedes intègre aile et capot dans une forme quasi continue, avec alignement latéral des ailes et des portes. Le succès ne se démentira pas jusqu’à son remplacement. Disponible dans un premier temps en quatre cylindres dont

découlera la célèbre 190 SL, la gamme s'enrichit d'un six cylindres de 2,2 litres dès 1954. Mais c'est en avril 1956 que sortent les versions en deux portes, le coupé et la décapotable. La 220S sera fabriquée jusqu'en septembre 1959.
En ce qui concerne la 220 SE, il s'agit de la dernière évolution, la plus puissante avec les 115 cv d'un nouveau moteur doté d'une culasse en aluminium et équipé de l'injection en remplacement des deux carburateurs de la 220S. La 220 SE est la première Mercedes-Benz sans connotation sportive à être équipée de l'injection Bosch. Sa production s'est étalée de juillet 1958 à novembre 1960.
Elégante et raffinée, la version cabriolet est aussi la plus agréable et la plus désirable dans les deux versions 220S ou 220SE, cette dernière étant plus puissante et deux fois plus rares !
Notre belle 220 SE Cabriolet se présente avec un intérieur en cuir noir d'origine et patiné. Les boiseries sont belles. La capote est récente. Très saine, la carrosserie a simplement été repeinte dans une belle teinte ivoire. La mécanique a été révisée pour « rouler ». La référence du moteur M 127.983, correspond bien à un moteur de 220 SE Cabriolet, il est certainement d'origine. Ses compressions sont bonnes et bien équilibrées. Les freins et la boite de vitesses ont été révisés, les rotules, la pompe à injection, la pompe à essence, le réservoir, le radiateur, la pompe à eau, les flectors et les supports moteurs ont notamment été remplacés. Ce très rare cabriolet a parcouru sans aucun effort les plus de 400 km séparant son ancien garage et Moret sur Loing conduite par son propriétaire, le second sur les trente dernières années.
Mercedes-Benz n'a fabriqué que 1.112 cabriolets 220SE. Celui-ci, un des derniers, a été immatriculé en France le 25 aout 1961. La plupart de ces voitures sont aux USA ou en Allemagne, les cotations actuelles sont très importantes, il est probable que notre 220SE, au comportement exemplaire, sera une excellente opportunité.

333
1970 MASERATI Ghibli SS
Châssis n° AM115/49/1354
Titre de Circulation Européen
50 000 / 60 000 €

Au salon de Turin 1966, sur le stand Ghia est présentée une toute nouvelle Maserati, le tipo 115, connue sous le nom Ghibli. C'est le talentueux Giorgietto Giugiaro qui signa ce chef d'œuvre. Ce magnifique coupé deux places ou « berlinetta » offre une ligne tendue et agressive d'une grande pureté. L'installation du moteur V8 à carter sec a permis d'abaisser la ligne générale au maximum. Le moteur avant positionné très bas, le capot immense et plat, le poste de pilotage très reculé confère à la Ghibli un design d'une pureté unique et superbement réussi. Nous sommes en présence de l'aboutissement des grandes GT à moteur avant.
Pour l'anecdote il faut savoir que le stand Ghia présentait aussi en avant première la De Tomaso Mangusta. Pour beaucoup, la pureté de sa ligne en fait une des plus belles berlinettes à moteur central sinon la plus belle. Sans discussion possible, Giugiaro, alors âgé de 28 ans, avait signé pour Ghia deux chefs d'œuvre de l'histoire du design automobile.
La Ghibli était la berlinette la plus onéreuse de son temps, elle était plus chère que la Lamborghini Miura ou la Ferrari 275 GTB. L'aura de la marque, la qualité de fabrication et des finitions étaient aussi supérieures. Cela n'empêcha pas le modèle de remporter un grand succès commercial, puisque la fabrication de ce coupé atteint au total les 1149 exemplaires, plus que ses deux principales concurrentes. Elle faisait aussi partie des voitures les plus rapides de la terre à l'époque. Son moteur est tout droit issu de la compétition, il descend de la 450S.

La Maserati Ghibli SS présentée porte le numéro de châssis 1354 et est équipée du puissant 4,9 litres. Elle appartient au même amateur depuis 25 ans. Son intérieur d'origine est en cuir noir. La Ghibli, considérée comme l'une des plus grandes réussites de la marque, est une voiture rare, envoutante, d'un design fabuleux et restera à jamais comme l'une des plus belles GT italiennes de tous les temps. Aujourd'hui, rien n'explique la différence de valeur avec ses équivalentes Ferrari ou Lamborghini. La Ghibli est sous cotée comme l'étaient à une époque les Miura, Daytona ou plus récemment les 300 SL. Pour être en avance sur les autres, il s'agit certainement du meilleur investissement aujourd'hui. Voiture de l'élite à l'époque, le modèle fut la monture de Jean Paul Belmondo, Claude François, Peter Sellers et bien d'autres personnalités. Elle est aujourd'hui encore accessible et incontournable pour qui aime les GT italiennes des années 60/70.

334
1965 FORD Mustang 289 "Code K"
Châssis n° 5R07K131401
Carte grise française
20 000 / 25 000 €

La Ford mustang est née d'une idée de Lee Laccoca. Lancée au printemps 64, ce modèle eût un succès immédiat et important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures « grand public » élevée au rang de mythe à travers le monde. Elle est toujours fabriquée plus de 45 ans après sa première présentation.
Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable et ensuite il y a un très grand nombre d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires…). En fait il y en a rarement deux identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur. Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973. Bien que de dimensions plutôt européennes, la Mustang s'avère spacieuse avec un coffre suffisant. C'est une voiture qui encore aujourd'hui est utilisable au quotidien. Toutes les pièces sont disponibles et ne sont pas onéreuses, c'est relativement important dans le cas d'une voiture de collection que l'on désire utiliser.
Le coupé 1965 présenté se trouve dans un très bel état général. Le premier propriétaire en passant la commande de cet exemplaire savait parfaitement ce qu'il voulait : une vraie sportive ! Elle est « optionnée » pour être très efficace.
Le moteur est celui d'origine. C'est un code K, ce qui correspond au plus puissant et plus chers des V8 disponibles, le 289 ci (4,7 litres) de 271 cv. C'est le fameux moteur HP (High Performance) qui est utilisé aussi dans les Shelby, les AC Cobra et les Ford GT 40. Il est très renforcé et peut libérer beaucoup de puissance en fonction de sa préparation. La boite de vitesse est manuelle à 4 rapports + MA « Top Loader, close ratio », c'est la boite sportive que l'on trouve aussi sur les modèles énoncés ci avant. Les freins avant sont à disques et la ligne d'échappement est double. Le pont est du modèle renforcé et son rapport est quasiment le plus court disponible, le 3,89. Elle possède une suspension renforcée, de série avec le code K. L'option GT n'existait pas encore. C'est une vraie « bête » à sensation, le moteur prend 6500 à 7000 tr/mn, les accélérations sont très fortes.
Cette superbe Mustang est très bien équipée, on note les options suivantes : glaces teintées, console centrale, Rally Pack (montre et compte tours), ceintures ventrales à enrouleurs, radio. Le bon de commande original ainsi que le manuel de boite à gant d'origine sont dans le dossier de la voiture. Son code couleur est le M « Wimbledon white » et l'intérieur est noir.

Elle est sortie de l'usine de San Jose en Californie pour être livrée à Los Angeles chez California Motor à Glendale. «5R07K131401» rejoint ensuite le garage de son premier propriétaire Jack Stobie à Chatsworth et qui déménagera très vite à Orange. Elle a été immatriculée PBN455 pour la première fois le 11/11/1964.
En 1973, elle change de mains pour Philipp Wright qui la revendra à Dennis Quirk vers la mi-77. Jusqu'au 16 juin 1983, toutes les taxes d'immatriculation sont régulièrement payées à l'état de Californie.
La voiture est sans doute entreposée et ne ressort que 20 ans plus tard en 2003. C'est Burt Stacy dans l'Arkansas qui fera refaire le moteur. John Seguin est le dernier propriétaire américain dans l'Oklahoma en 2004. Notre « code K » arrive en France en 2005. Les pneus, l'embrayage, les rotules, les amortisseurs, l'échappement, sont changés en 2006. La voiture est aujourd'hui dans un superbe état de présentation et de fonctionnement. Cette code K pousse très fort, c'est une voiture éligible pour de nombreuses compétitions historiques y compris le Tour Auto.
Les Mustang ne sont pas des voitures rares. Ce qui est très difficile à trouver, c'est une Mustang « classic » bien équipée, avec des options rares, avec un historique et en très bon état. Cette Mustang est le must des coupés disponibles durant l'année 1965. Sur un total de 680.989 Mustang modèle 1965, seuls 7.223 ont reçu le moteur « code K », soit 1,06 %, c'est dire si cette voiture peut être considérée comme « introuvable ».

335
1931 Ford Modèle A Deluxe Tudor
Châssis n° 4 235 059
RHD
12 000 /15 000 €

Le modèle présenté est un coupé deux portes quatre glaces, dans la France des années 30 cela s'appelait un coach, mais le nom de Ford pour cette carrosserie était Tudor Sedan, légère transcription de two doors sedan (berline deux portes). C'est un modèle Luxe avec les petites lanternes d'auvent. Les Ford A sont d'excellentes voitures pour participer à des rallyes d'anciennes ou aller se promener. Le moteur possède une excellente réputation de robustesse et de simplicité.
Restaurée il y a quelques années, notre Ford A est équipée de la rare conduite à droite, et se présente en bonne forme.

336
1986 FERRARI 412
Châssis n° ZFFYD24B000060537
Carte grise française
22 000 / 28 000 €

Succédant à la 365 GT4, la Ferrari 400 est révélée au salon de Paris de 1976. S'il s'agit bien d'un coupé, donc d'une deux portes, elle offre quatre vraies places. Les modèles de la génération 400 seront ainsi les plus habitables des Ferrari 2 + 2, dont témoigne leur pavillon droit qui améliore la garde au toit des passagers arrière.
Révolution à Maranello, la Ferrari 400 est la première voiture au cheval cabré à être équipée d'une transmission automatique — le modèle est destiné au marché d'outre-Atlantique. Il

s’agit de l’excellente Turbo Hydramatic à trois rapports construite par la General Motors. Dérivé du 4,4 litres de la Daytona, son V12 de 4,8 litres à quatre arbres à cames en tête développe 340 ch. La Ferrari 412 est présentée au salon de Genève de 1985. Outre qu’il est porté à 4,9 litres, son V12 est équipé de l’allumage électronique Marelli. La puissance retrouvée de 340 ch permet aux performances de se rapprocher de celles de la 400 antérieure à l’introduction de l’injection. Comme les modèles précédents, la 412 est livrable au choix en transmission automatique ou en boîte mécanique à cinq vitesses. La grande nouveauté est le système de freinage, qui pour la première fois sur une Ferrari adopte l’antiblocage ABS (Bosch). La suspension arrière est dotée d’un système pneumatique.
Son design très élégant dû à Pininfarina et ses lignes géométriques très pures en font un modèle des plus séduisants. Plus rare que la 400 i (moins de 600 unités produites), elle bénéficie également d’un habitacle à la finition sensiblement améliorée. Encore délaissée par les Ferraristes, la 412 est aujourd’hui en voie de réhabilitation et elle devrait connaître un bel avenir en collection.
La Ferrari 412 présentée a été livrée neuve par Pozzi à Monaco, le 14 janvier 1986.
La voiture est livrée avec son carnet et ses factures d’entretien.

337
1992 JAGUAR XJS
Châssis n° SAJJNAED4EK184140
Moteur à 6 cylindres
Cylindrée 4 000 cm3
Alimentation par injection électronique Lucas
Puissance 295 CV
Carte grise française
12 000 / 18 000 €

La XJ-S a remplacé la Type E en septembre 1975 et a été basée sur la berline XJ. Bien qu'elle n'ait pas tout à fait la même image sportive, le XJ-S est une grand-tourisme compétente, et plus aérodynamique que la Type-E.
La XJS bénéficia de la puissance digne de la marque : Un moteur à essence V12, avec un choix d'une transmission manuelle ou automatique, mais la boite manuelle a vite été délaissée. À l'époque, à la fin des années 1970, c'était inhabituel de voir une grand-tourisme avec un moteur V12.
Il n'y avait que les voitures de sport italiennes de luxe, comme Lamborghini, ou encore Ferrari qui avaient des prestations moteur aussi importantes.
Le cahier des charges de la XJS était comparable avec celles-ci : Elle était capable d'accélérer à 97 km/h en 8,9 secondes, et d'une vitesse de pointe de 229 km/h.
La voiture fut profondément modifiée en 1991 (dit "facelift") et devint la XJS (sans trait d'union).
La lunette arrière fut agrandie.
Elle change un peu de look grâce à des boucliers avant et arrière généreux, assortis à la carrosserie, rehaussés par un jonc chromé et intégrant les side-lights américains. Ajoutons à cela des roues de 16 pouces à 5 branches (fini les 15 pouces) et des embouts d'échappement rectangulaires.
Le tout est assurément plus moderne. Sans le vouloir, la Jaguar XJS se pare d'accents néo-rétro très américains.
Cela tombe bien sur le plan commercial, avec des ventes marquées par une reprise aux USA mais aussi en Allemagne.

Le modèle présenté (6 cylindres) a toujours été entretenu par des spécialistes.
Le dossier de factures d'entretien sera donné avec la voiture.

338
c1935 PANHARD & LEVASSOR 16cv CS Special

Châssis n° 98.892
Carte gris française
17 000 / 23 000 €

Panhard et Levassor, la doyenne des marques françaises s'est établit à Ivry à la fin XIXème. Synonyme de grand luxe, la marque reste fidèle au moteur sans soupapes à l'aube des années 30 et conserve le moteur 6 cylindres présenté au Salon de 1926. En revanche, le châssis contre-coudé à l'avant et à l'arrière, permet de surbaisser les carrosseries. Le nouveau modèle s'avère souple et silencieux en utilisant un système de roue libre.
Henri Bidon la décrivait : « Il est des automobiles émouvantes à regarder, avec leur museau long, leur dessin équilibré et ces lignes fuyantes qui, au repos sont déjà de la vitesse».
Les Panhard avec leurs petites glaces bombées sur chaque côté du pare-brise ont assuré à Panhard de 1930 à 1936 un des plus grands succès de son histoire. Elles ont été primées dans de nombreux concours d'élégance (Deauville, La Baule, Biarritz, Le Touquet,…). Grâce à ses vitres latérales, Panhard soutenait que la vision était panoramique sans angles morts d'où le nom de « Panoramic ».
Ces modèles étaient utilisés par le Roi du Maroc, Léon Blum, l'actrice Marie Dubois…
Le modèle présenté est l'une des rares « Panoramic » qui soit arrivée jusqu'à nous. Le type mines du châssis est X73, c'est donc le modèle catalogué CS Spécial avec un moteur six cylindres de 2861 cc et une distribution par chemises louvoyantes. Les avantages de ce type de moteur sont principalement le silence de fonctionnement et le couple disponible dès les plus bas régimes d'où une grande souplesse. La fabrication du châssis X73 s'est étalée de septembre 1934 à juin 1938, mais avec 91% de la fabrication en 1935/1936.
Sa carrosserie est la spacieuse conduite intérieure quatre portes et six glaces qui peut accueillir confortablement sept personnes, dont deux sur strapontins. Le nom de code de cette carrosserie est « Vulus ». C'est la maison Delaugère d'Orléans qui se chargeait de la fabrication des carrosseries selon une technique innovante du « tout acier ». Les plaques du carrossier sont situées de chaque coté de la voiture. Cette carrosserie a équipé seulement 278 châssis soit environ 17% du total. Elle est beaucoup plus rare que la berline quatre glaces.
Les plaques d'immatriculation de la voiture datent de 1954 et il est probable que peu de personnes l'ont possédée. Cette « Vulus » a été repeinte, suite à une restauration qui a été entreprise mais qui n'est pas encore terminée. La sellerie a été refaite et est conforme à l'origine tout comme les moquettes arrière. Il reste le ciel de toit et les garnitures latérales à finir. En ce qui concerne la carrosserie, il reste du remontage à faire. La mécanique n'est pas bloqué mais semble ne pas avoir été touchée. La peinture est à reprendre sur certaines parties des ailes. C'est une voiture éminemment intéressante, prestigieuse et rarissime. Le fonctionnement des Panhard et Levassor sans soupapes est envoutant.
Quelques fois au rallye de l'association des clubs de marques, il est possible d'en voir rouler. La voie arrière large et une hauteur totale finalement faible donnent une assise que les autres marques ne proposaient pas. Très douces, elles se contrôlent facilement et une fois au point se révèle d'une fiabilité exemplaire.

339
1964 PANHARD PL 17b Confort S
Châssis n° 2 198 902
Carte grise française
3 800 / 4 500 €

Innovante traction avant, les Dyna furent remplacées par les très proches PL17, dernières berlines Panhard. Avec son bicylindre économique et puissant, la voiture atteignait largement une vitesse à perdre les points de son permis sur l'autoroute. Spacieuse et élégante, la PL 17 possède aussi un très grand coffre et un confort digne d'un haut de gamme.
La PL 17b de la vente est une berline du type Confort S. A part les bas de caisses à refaire et quelques petites bosses, la carrosserie semble très saine. Au niveau mécanique, il y a le réservoir d'essence à nettoyer. L'intérieur est dans un très bon jus et ne présente pas de trace d'usure prononcée. Le compteur affiche 95785 km qu'il y a tout lieu de considérer comme d'origine. Les PL 17 dans un état correct ne sont pas si facile à trouver, pour qui aime le modèle, celui ci est une bonne occasion à ne pas laisser passer.

340
1965 MERCEDES BENZ 230 SL
Châssis n° 11 304 210 008 780
Carte grise française
20 000 / 25 000 €

« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son Hard Top. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.
C'est en mars 1963 au salon de Genève qu'est présentée la nouvelle Mercedes-Benz 230 SL (type W113) avec un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres et 150 ch. En compétition, la voiture empoche une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.
L'exemplaire de la vente a un contrôle technique récent sans défaut majeur. Cette 230 SL est équipée de la capote et du hard top ainsi que de la boite de vitesses mécanique. Appréciée, elle n'a connue que deux propriétaires au cours des vingt dernières années. L'intérieur est en cuir noir et une radio d'époque Blaupunkt avec FM complète l'équipement. Fiables, les 230 SL représentent un jalon important dans l'histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60 !

341
1961 PORSCHE 356
32 000 / 38 000 €
(Historique : cf lot 328)

342
1964 CITROEN type DS 19 Cabriolet « export »
Châssis n° 4 272 094

Carte grise française
130 000 / 150 000 €

Avec la DS 19, c'est une véritable bombe qui s'abattait sur le Salon de Paris 1955. Ce fut la ruée sur le stand Citroën dès le 5 octobre: 749 commandes moins d'une heure après l'ouverture et 12.000 en fin de journée, 80.000 à la fin du Salon.
Cette voiture, ou plutôt cette « soucoupe roulante » résolument futuriste remplaçait une voiture sortie en 1934 : la « Traction avant ». Son fantastique dessin et sa technicité d'avant-garde lui ont valu une durée de vie de 20 ans, ce qui dans le domaine automobile relève de l'exploit historique. La finesse et les courbes de cette voiture magique sont dues à l'artiste italien Flaminio Bertoni, auteur des non moins mythiques Citroën « Traction » et 2 CV !
La douceur de ses commandes, le confort de ses suspensions, sa tenue de route ahurissante et la très haute puissance de son freinage sont les principales qualités de la DS. Qualités qui aujourd'hui encore ne sont pas du tout désuètes, la DS reste une voiture facile d'utilisation dans la circulation moderne.
Mais il y a plus de 50 ans, et durant près de 20 ans, cette voiture a possédé une avance considérable sur tous les constructeurs mondiaux. De son lancement au milieu des années '50, la voiture n'a jamais cessé d'évoluer, s'améliorant du point de vue technique ou esthétique.
Ce mythe porte un nom merveilleux car ces deux lettres se lisent « Déesse », ce qu'elle fut à la route pendant son règne et c'est exactement ce qu'elle redevient après être passée à la postérité.
Henri Chapron est très tôt attiré par cette nouvelle voiture. Les marques françaises de prestige qui lui fournissaient les châssis ayant disparu, ce Maître se tourna vers celle qui pourrait faire s'exprimer son talent. Dès 1958, le Carrossier de Levallois présenta sa première vision de la DS : le coupé « Le Paris ».
Très vite la demande pour une version cabriolet se fit sentir, et c'est au Salon de Paris 1960 que fut présenté le tout premier cabriolet DS.
L'usine s'y intéressa tout naturellement et c'est la carrosserie Chapron qui se chargea de la fabrication des versions dites « usine » commercialisée dans le réseau Citroën. Chapron se cahargea d'écouler directement des versions plus confidentielles mais portent sa griffe, ce sont les modèles, coupés, berlines ou cabriolets, baptisés : Le Caddy, la Croisette, Lorraine, Concorde, Palm Beach…
La voiture de la vente est un cabriolet en version « Usine », la plus pure pour la plupart des passionnés. Il a été immatriculé pour la première fois le 30 juin 1964. La sellerie est en cuir beige du plus bel effet avec la peinture bleue nuit de la carrosserie. Son numéro de série appartient bien à la petite centaine de cabriolets de l'année-modèle 1964, comme le confirme le document du patrimoine Citroën. Cette DS a donc été construite dans les ateliers de Levallois chez Henri Chapron. Elle est équipée de la boite de vitesses à commande hydraulique, pour les puristes, c'est une vraie DS.
Il n'y eut qu'environ 1 200 cabriolets « Usine » de fabriqués entre février 1961 et décembre 1971, ce qui est en fait très peu. Le modèle proposé a été entièrement restauré. Il s'agit d'une version « Export » reconnaissable à l'absence des clignotants juste derrière la capote. Ce cabriolet DS est une belle opportunité, ils sont rares dans cet état.

343
1976 MASERATI Bora 4,7
Châssis n° AM117/840

TCE
55 000 / 65 000 €

Même avec le succès de l'extraordinaire Ghibli, Maserati ne pouvait pas rester insensible aux berlinettes à moteur central arrière. C'est en 1971, au salon de Genève, qu'est dévoilée la Bora qui finira par remplacer la Ghibli.
Stricte deux places, son sublime dessin est dû au bureau de style Ital Design, avec le célèbre coup de crayon Giorgetto Giugiaro. Après avoir fait ses classes chez Bertone entre 1959 et 1965, Giugiaro entra chez Ghia avant de fonder son bureau d'étude en 1968.
Ce designer sera élu fin 1999 « car designer of the century » par un jury composé de 132 journalistes venant de 33 pays. On lui doit notamment la Ghibli, l'Iso Grifo, la Mangusta, l'Alfa coupé « Bertone », la De Lorean et la VW Golf.
Comme la Mistral ou la Ghibli, le nouveau modèle est baptisé du nom d'un vent.
Avec la Bora, le maître Giugiaro signe un chef d'œuvre, qui est considérée comme l'une des plus belles GT italiennes de l'époque 70/80. Trapue, courte, basse, sans porte-à-faux, le dessin de la Bora est un exercice de style réussi. Original, le pavillon est en inox brossé.
Le moteur est le beau V8 Maserati de 4,7 L à 4 arbres à cames en tête et 310 cv. Les prestations étaient de tout premier ordre avec 280 km/h en vitesse de pointe (presque partout à l'époque mais maintenant en Allemagne seulement). Le freinage était à la hauteur des performances grâce au système Citroën. La Maserati Bora 4,7 L n'a été fabriquée qu'à 289 exemplaires seulement.
L'exemplaire présenté est une première main de 1976 comme l'indique son titre de circulation. Son intérieur en cuir rouge d'origine s'associe merveilleusement bien à l'élégant gris-argent métallisé de la peinture. Le tableau est très complet et bien dessiné avec une console en retour pour le pilote. La direction, le siège et le pédalier peuvent s'ajuster très simplement. Vitres électriques et climatisation complètent l'équipement.
Après une immobilisation pendant plus de vingt ans dans un musée, notre Bora a subi récemment une grande révision chez un spécialiste pour plus de 5500€. La voiture a parcouru cet été près de 1500 km sans problème. C'est une voiture très agréable à conduire. Tous les essais de l'époque le confirment la Bora est une excellente voiture, rapide, silencieuse, confortable et facile à conduire, elle permettait de rouler à 240 km/h tout écoutant la radio, ce qu'une Miura ne propose pas.
La Boomerang (célèbre étude de style de Giugiaro), est issue de la Maserati Bora. Cette sculpture roulante est opérationnelle et fait le bonheur d'un collectionneur français.
Avec une ligne magnifique « typée » année '70 et une mécanique noble, cette belle Bora trouvera une place de choix dans une belle collection. Ce que sa ligne suggère, la voiture le fait !

344
1967 VOLKSWAGEN Karmann-Ghia type 14
Châssis n° 148566140
Moteur 1500 cc
Carte grise française
9 500/ 13 500 €

KARMANN, qui parcourait tous les salons internationaux de l'automobile, connaissait bien Luigi SEGRE (propriétaire de Ghia) et lui proposa de dessiner une voiture sportive. Ce fut à Mario BOANO que fut confiée la tâche. Et c'est ainsi qu'à la fin de l'année 1952 naissait un cabriolet prototype qui, dans sa ligne générale, laissait parfaitement augurer de ce que serait la voiture définitive. En 1953, apparaissait le prototype définitif du coupé. Le problème résidait

dans le châssis de la Coccinelle dont la plate-forme trop étroite ne pouvait recevoir une carrosserie à ailes intégrés. Un nouveau châssis, plus large de près de 12cm fut alors construit. La ligne plut beaucoup aux dirigeants de Wolfsburg qui chargèrent KARMANN d'assurer la fabrication. Ce dernier mit au point toute la technologie nécessaire pour la fabrication du plancher élargi. Le choix du nom entraina une certaine perplexité. Pour Wolfsburg elle était la "type 143" puis quelqu'un suggéra de l'appeler KARMANN-GHIA, afin de souligner l'heureuse union des noms de KARMANN (robustesse de la construction germanique) et GHIA (ligne et exotisme italiens). Ceux-ci furent apposés tel un paraphe sur le coffre arrière...
La Volkswagen Karmann-Ghia a été produite de 1955 à 1974.
Le modèle présenté a été révisé, la peinture est neuve, et tout fonctionne très bien.

400
FLETCHER
Bateau provenant des Etats-Unis
Construit en trois exemplaires
Equipe de sa remorque simple essieu
Documents allemand
Estimation 13 500/ 15 000 €
Très beau bateau prêt à naviguer

401
1962 BOESCH 500
Longueur : 5,00 m
Largeur : 1,90 m
Moteur Gray Marine 6 cylindres
Document de navigation Suisse
12 000 / 15 000 €

Célèbre chantier suisse-allemand basé aux abords de la ville de Zurich, la marque Boesch est l'une des rares à perpétuer la construction de bateaux en bois vernis. Petits fils du fondateur, Carl et Urs Boesch continuent cette lignée.
La marque Boesch permit à de nombreux sportifs de haut niveau dans le domaine du ski nautique, d'atteindre des sommets grâce une vague particulière due à la coque de ces bateaux. Ils pouvaient ainsi rivaliser avec la marque Riva, et son modèle super Florida, lors des nombreuses compétitions internationales.

402
Bateau Manuela construit en deux exemplaires par un chantier de Koblanz avec document Allemand en parfait état -Mécanique Mercury 500
Estimation
5 800/ 6 500 €

403
1962 CHRIS CRAFT Type ”Holiday 20 pieds”
Construction bois " Acajou"
Dimensions : long 5,98 m x larg 2,00 m

Tirant d'eau : 0,80 m
Equipé d'un moteur de 270 Cv de type 283 Ci
N° de série 823816
Poids total 1 200 kg
Acte de Francisation
22 000 / 24 000 **€**

Une marque d'exception made in Usa, avec une production extraordinaire et en constante évolution grâce à ces nombreux modèles distribués dans le monde entier.
Le Chris Craft Holiday 20 pieds de 1962, est un canot de type Day cruiser permettant les promenades, le ski nautique et la vitesse.
Très rapide il permet de merveilleuses sensations.
Ce bateau a été restauré par l'actuel propriétaire extrêmement méticuleux (Mécanique, électricité, bois, peinture, vernis).
Cet excellent travail permettra à son prochain acquéreur une navigation en toute quiétude.
Equipé de sa remorque également en parfait état de fonctionnement.

404
SCHNEITER
Bateau coque blanche
Moteur in bord
Prêt 0 naviguer
Equipe de sa remorque simple essieu
Document allemand
7 500/ 8 500 €

405
1965 SPIDBOOT Taifun Junior
Coque n° 1164
Moteur n° 6 G95 100 643
Immatriculation n° AG 292
Référence 996 77 954
Document de navigation suisse
6 800 / 7 200 **€**

Chantier Suisse, en aluminium avec caissons étanches (Deux assises de sièges), il est équipé d'un moteur central Yamaha 9,9 cv en bon état de fonctionnement (60 heures).
Le siège d'origine est en bon état.
Il est équipé d'un bi mini neuf, d'un taud neuf et d'une remorque neuve.
Ce chantier spécialisé dans la fabrication de bateaux légers, rapides, en aluminium était basé initialement sur le lac de Neuchâtel.

Ce bateau ne nécessite aucun permis particulier en raison de son faible poids (moins de 750 kg avec sa remorque).
Il est en bon état de fonctionnement et permet une navigation aisée.

406
1955 GINO
Chantier Italien
BIANCHI & CECCHI
Longueur: 4,50 m
Largeur: 1,50 m
Moteur Evinrude
Big twin 25 Hp
Titre de transport Italien
Bateau livré sur son ber (Sans remorque)
8 000 / 10 000 **€**

Le chantier Italien Bianchi & Cecchi, situé dans la ville de Cogoleto " Genova ", est spécialisé dans le domaine des canots de type Dinghy et canot de type Runabout. Il avait la réputation de constructions d'excellente qualité avec des bois sélectionnés avec soins.
Le canot présenté aurait été réalisé pour son fils Gino qui ne l'aurait utilisé que deux fois.
Ce dernier n'était pas fanatique de motonautisme au grand dame de son père.
Il a été entièrement restauré en Italie par un passionné, qui après avoir utilisé plusieurs chantiers pris la décision de créer sa propre équipe pour remettre en état ces nombreux bateaux dont le fameux Camper & Nicholson de 54 pieds de type Commuter.
Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir un canot de type Racer double cockpit, dans un état rare et permettant une navigation immédiate.

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES
PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent.
Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de OSENAT, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 23,92 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 13 % HT (soit 15,548 % TTC) à partir de 100 000 euros.

TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne

Toute TVA facturée sera remboursée au personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel OSENAT devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire.
L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots.
Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs
d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.
Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.
Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires.

La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente.

Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente.

A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom.

Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ".

Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :

00 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société OSENAT

Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus).

Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE

Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

Déroulement de la vente

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :

OSENAT - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.
Le paiement peut être effectué :
- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 3000 euros pour les commerçants
- 3000 euros pour les particuliers français
- 15 000 euros pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

OSENAT

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
OSENAT
5, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384
N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le

formulaire de virement.

Enlèvement des achats

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement. Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de OSENAT.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente.

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national. OSENAT n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passeport») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français. Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 euros
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 euros
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 euros
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 euros
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 euros
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 euros
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 euros
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 euros
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 euros
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 euros
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles (1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 euros
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle soit la valeur) 300 euros

(1) Pour ces catégories, la demande de certificat ne dépend pas de la valeur de l'objet, mais de sa nature.

Droit de préemption

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la **Société Osenat** avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous --réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente. Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY
FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. lt is important that you read the following pages carefully.

The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 16 % ex. taxes (19,136% incl. taxes) of the excess of the hammer price included until 100,000 Euros and 11% ex. taxes (13,156% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 100,000 Euros.

VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide OSENAT with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. OSENAT must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. lt is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

No claim can be accepted for minor restoration or small damages.

lt is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. OSENAT is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable, Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at you own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who vvill transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros.

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.

If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.

Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.
We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.
At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may held you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself
" Buy " and unlimited bids will not be accepted.
Orders shall be made in euro.
Written orders may be
- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of OSENAT.

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.
We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.

Access to the lots during the sale

For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:

OSENAT - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
or: wwwosenat.com

Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:
- checks in euro
- cash within the following limits:
- 3.000 euros for trade clients
- 3.000 euros for French private clients
- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
OSENAT
5, RUE ROYALE
7730O FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
No compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 44261438400018
APE 741A0
No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made.
All lots will be available during, or after each session of sale on presentation of the paid invoice with the release authorisation from the Accounts Office.
We encourage buyers to make arrangements to collect their lots after the sale.

Export

Buyers should always check whether an export licence
is required before exporting. It is the buyer's sole
responsibility to obtain any relevant export or import
licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. OSENAT can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request.
However, OSENAT cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «passport») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.
- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age euros 150,000

- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age euros 50,000
- Watercolours, gouaches and pastels of more than 50 years of age
euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age
euros 50,000
- Books of more than 100 years of age euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age
euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age
euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is)
euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations
euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is)
euros 300

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

OSENAT shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.